



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 11.11.23

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder

Eugen Sørmo, Malvik kommune

Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune

Hanne Nyhus, Orkland kommune

Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune

Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune

Kent Ranum, Trondheim kommune

Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet

Frank Jenssen, Statsforvalteren

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen

Stig Roald Amundsen, Malvik kommune

Katrine Lereggan, Melhus kommune

Kristin Wangen, Orkland kommune

Petter Lindseth, Skaun kommune

Geir Aspenes, Stjørdal kommune

Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune

Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune

Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune

Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Statsforvalteren

Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 17. november kl. 09:00 – 13:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

45/23 Kontaktutvalgets funksjon i Miljøpakken - orientering (Sek)

46/23 Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler - beslutning (Svv)

47/23 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

48/23 Tertialrapport T2 – beslutning (Sek)

49/23 Konsekvenser av forslag til statsbudsjett for MP og hovedsykkelveg rv 706 - drøfting (Sek)

50/23 Takstendringer i Miljøpakkeområdet fra januar 2024 - beslutning (Trfk)

51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet - beslutning (Trfk)

52/23 Styringsramme Brøset-ruta - beslutning (Tk)

53/23 Styringsmål Brundalsforbindelsen - beslutning (Tk)

54/23 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

55/23 Kommunikasjon – orientering (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møtene 06. og 20. oktober 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 20. oktober

- *Lundvegen fortau og holdeplasser:* Bevilger 4,9 millioner for å fullfinansiere bygging av fortau og to holdeplasser i Lundvegen. Ny styringsramme for prosjektet settes til 19,5 millioner. Tilleggsbevilgningen tas inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-2027
- *Belysning fv. 715 Trolla-Flakk:* Prosjektet avsluttes. Behovet innarbeides i prosjektet Ila-Flakk.

Beslutninger i programrådet 09. november

- *Brattsbergveien, Baard Iversen veg-Leirfossvegen:* Setter av 11,0 millioner i 2024, hvorav 10,0 millioner i tilskudd til planlegging og utbygging av sykkelvei med fortau og 1,0 mill for byggeplanlegging del 2. Tiltaket innarbeides i HP 24-27. Foreslås finansiert med bompenger.
- *Forprosjekt fv 6806 omlegging Innherredsvegen (Stjørdal) og sanering av planovergang:* Godkjenner ramme til planlegging i 2024 på 5 mill. kr. Ber Trøndelag fylkeskommune komme tilbake til programrådet med et kvalitetssikret forslag til planramme i løpet av 1. halvår 2024. Forslag til ramme på 5 mill. kr. innarbeides i HP 24-27. Foreslås finansiert med bompenger.

Sak 45/23 Kontaktutvalgets funksjon i Miljøpakken - orientering (Sek)

Kontaktutvalget er styringsgruppe i Miljøpakke-samarbeidet. Siden dette er det første ordinære møtet i Kontaktutvalget med nytt mannskap, tas det en kort gjennomgang av styringsgruppens funksjon/rolle.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Sak 46/23 Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler - beslutning (Svv)

Vedlegg:

1. *Mandat for arbeidsgruppe for videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler*
2. *Kunnskapsgrunnlag*
3. *Rollebeskrivelser og årshjul*
4. *Øvrige anbefalinger for utvikling av byvekstavtaler*

Saksopplysninger

Formålet med saken er at styringsgruppen skal få en orientering om arbeidet som er gjort i arbeidsgruppen, samt behandle forslag om at felles prinsipper for rolle- og ansvarsbeskrivelser og felles årshjul for byvekstavtaler legges til grunn for styringsgruppens arbeid. Det bes om at det arbeides videre med disse, ved å se på eventuelle lokale tilpasninger.

Forslagene til prinsipper er utarbeidet på grunnlag av drøftinger i en arbeidsgruppe som ble opprettet etter ønske fra Vegdirektøren.

Vegdirektøren anbefaler at de presenterte forslagene legges til grunn for styringsgruppens arbeid. Tilsvarende sak vil legges frem for styringsgrupper i øvrige byvekstavtaleområder.

Bakgrunn for arbeidet

Som ansvarlig for den løpende oppfølgingen av byvekstavtalene, har Vegdirektøren tatt et initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene, innenfor rammene beskrevet i NTP 2022-33. Formålet var å forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser. Det ble sendt et brev til partene i gjeldende byvekstavtaler om dette 21. februar 2023, og gitt en orientering i styringsgruppene.

Det ble etablert en arbeidsgruppe med bred deltakelse på tvers av de fire største byområdene som har byvekstavtaler, ledet av Statens vegvesen. Arbeidsgruppens mandat (vedlegg 1) er vedtatt av Vegdirektøren. Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag (vedlegg 2) basert på dokumentstudier, intervjuer og arbeidsmøter. Arbeidet har vært strukturert rundt fire hovedtemaer: Organisering og styring, saksforberedelse, porteføljestyling, måloppnåelse og rapportering. Kunnskapsgrunnlaget har vært drøftet i arbeidsgruppen, og forslag til prinsipper for forbedring og effektivisering bygger på dette grunnlaget.

Nærmere om anbefalingene

Arbeidsgruppen har gjennomført diskusjoner i fellesskap, og analysen av kunnskapsgrunnlaget har avdekket variasjoner i styrker og svakheter blant de ulike byområdene. Samtidig har innsatsen med å avdekke beste praksis vært givende, og etter grundige drøftinger anbefales noen felles prinsipper som kan danne et grunnlag for videre arbeid. Det er viktig å fremheve at visse prinsipper kan ha større relevans og betydning i noen områder enn i andre. Det er derfor opp til den enkelte styringsgruppe å fastslå hvilke prinsipper som først og fremst bør prioriteres i deres arbeid.

Det er arbeidsgruppens oppfatning at dagens samarbeidspraksis og organisering av byvekstavtalene i hovedsak fungerer godt, men at det er muligheter for forbedring og effektivisering.

Det er utarbeidet fem overordnede prinsipper med tiltak som kan bidra til forbedring og effektivisering i styringsgruppene. Se tabellen under.

#	Prinsipp	Tiltak
1	Tydelige roller og ansvar	Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet
2	Felles årshjul	Etablere felles tematisk årshjul
3	Felles forståelse av porteføljestyling	Sikre felles tilnærming, definisjon og terminologi for porteføljestyling
4	Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering	Utvikle veileder for måloppnåelse
5	Forventninger til god saksforberedelse	Etablere forventninger, sjekkliste og prosess for god saksforberedelse

I tillegg til disse prinsippene er det identifisert noen utfordringer utenfor arbeidets primære målsetting, men som potensielt kan bidra til økt effektivitet og som bør følges opp videre. (se vedlegg 4, s. 17).

Tiltak 1: Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser

Det er utarbeidet et forslag til felles rolle- og ansvarsbeskrivelser for styringsgruppene oppfølging av byvekstavgiftene (se vedlegg 3, s. 6-15). Disse beskrivelsene er utviklet for å tydeliggjøre hvilken rolle og ansvar de ulike forane og aktørene har, og hvilke forventninger som knytter seg til deres bidrag i byvekstsamarbeidet. Av hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser foreslås det en prosess der det etter en orientering i styringsgruppene arbeides videre med eventuelle lokale tilpasninger for endelig behandling av roller og ansvar.

Tiltak 2: Etablere felles tematisk årshjul

Det er utarbeidet et felles tematisk årshjul for styringsgruppene (se vedlegg 3, s. 17-18). Dette årshjulet er utarbeidet for å synliggjøre rammer for nødvendig møteaktivitet i styringsgruppene gjennom året, og for å sikre effektiv og strukturert tilnærming til styringsgruppemøtene.

Det er i vedlegget synliggjort hvordan det felles årshjulet passer inn med dagens praksis, møtefrekvens og milepæler i de ulike styringsgruppene (se vedlegg 3, s. 19-22). Dette kan danne grunnlaget for en drøfting i de enkelte styringsgruppene rundt gjeldende praksis med tanke på mest mulig effektivt arbeid i styringsgruppene.

Det tematiske årshjulet må tilpasses byvekstområdets egenart og prosesser, og relevante aktiviteter utover nøkkelaktivitetene i rammen bør innarbeides. I tillegg må det gjøres en vurdering av hvilke typer saker som bør behandles i styringsgruppen og hva som er hensiktsmessig møtefrekvens. Dette bør ses og drøftes i sammenheng med rolle- og ansvarsbeskrivelse for styringsgruppe og administrativ gruppe, herunder hvilke mandater og fullmakter de ulike forane skal ha.

Forslag til implementering

Det anbefales at tiltakene beskrevet i tabellen over implementeres trinnvis i styringsgruppene i løpet av 2024, se eksempler for implementeringsplan i vedlegg 3, s. 24-25 og vedlegg 4, s. 14-15. En etablert felles praksis for de fire største byområdene kan også danne grunnlaget for styringsgrupper i eventuelle nye byvekstavgifter.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at sekretariatet i samråd med partene kommer tilbake til Styringsgruppen med forslag til rolle- og ansvarsbeskrivelse og årshjul som skal gjelde for Byvekstavgiften i Trondheimsområdet. Forslaget skal ta utgangspunkt Vegdirektørens anbefalinger til felles rolle- og ansvarsbeskrivelser og årshjul for byvekstavgifter, og drøfting i møtet.

Sak 47/23 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

Vedlegg: Status måloppnåelse - Trafikkutvikling per september 2023

Det orienteres i møtet. Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet.

Trafikkutviklingen hittil i år viser en økning i personbiltransport på 3,8 prosent sammenlignet med samme periode 2019. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Sak 48/23 Tertialrapport T2 – beslutning (Sek)

Vedlegg: Tertialrapport T2 - 2023

Tertialrapporten ble behandlet i programrådet 20.10.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten. Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 281 prosjekt. Pr 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på omtrent 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på i overkant av 1,9 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk (både periodisert og varig) ved utgangen av året på vel 0,7 mrd. kr.

Periodisert mindreforbruk oppstår når årlige budsjetttildelinger er større enn kostnadene for de samme årene (motsatt for periodisert merforbruk). Varig mindreforbruk oppstår når tiltak gjennomføres med en lavere kostnad¹ enn avsatt budsjetttramme/styringsramme. I Miljøpakken skal ingen prosjekt gå utover sine budsjett-/styringsrammer uten at det er avklart blant partene.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Både Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan og Fv. 950 Reppe - Være², rapporterer en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr og vil finansieres i kommende budsjett.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for ovennevnte prosjekter, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen i underkant av 1,0 mrd. kr. Vel 90% av rapportert mindreforbruk er knyttet til periodisering, og 10% til varig mindreforbruk.

¹ Det er etablert rutiner for å håndtere ledige midler fra avsluttet prosjekt.

² Prosjektet rapporter om totalprognose høyere enn vedtatt styringsramme, og viser til kommende sak til programrådet.

Beslutningstakere og publikum bør kunne forvente at budsjettvedtak blir gjennomført i henhold til plan. Flere typer statlige midler/tilskudd trekkes inn dersom de ikke benyttes som forventet (statsbudsjett), og må rebeviges i senere statsbudsjett.

Hovedforklaringene til manglende gjennomføring/fremdrift er intern organisering, mangel på interne ressurser og vel optimistiske budsjettinnspill. Enkelte etater har tatt grep og forventer bedre gjennomføringsevne fremover.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsservv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Som oppfølging av Kontaktutvalgets behandlingen av T1-rapport (møte 9. juni sak 26/23) ble partene til T2-rapporten bedt om å "vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett". Dette er i liten grad svart ut i T2-rapporteringen fra partene. Men partene er bedt om å gjennomgå egen prosjektportefølje i forbindelse med den politiske behandlingen av handlingsprogrammet 2024-2027.

Programrådets drøftinger:

- *Det gjøres tiltak for å bedre situasjonen. Partene må være kritisk mht. nye innspill til HP*
- *Statens vegvesen (Svv) har bra gjennomføringsevne på statlige prosjekter. Fylkeskommunen (Trfk) har gjort grep for å øke produktiviteten. Må arbeides videre med partenes gjennomføringsevne.*
- *Tk har en intern runde og går gjennom alle prosjekter mht. fremdrift. Ønsker dialog med SvV om å overta noen av de store sykkelutbyggingene.*
- *Vi driver med en samlet porteføljestyling og må kunne styre aktiviteten mellom de prosjektene som er klare for gjennomføring. Vi må ikke få utfordringer med å finansiere de store prosjektene som vi trenger å bruke tid på å forberede.*
- *Forslag til statsbudsjettet forverrer situasjonen. Vi får ikke midler til byggeklare prosjekter og i tillegg får SvV mindre planmidler. Denne utfordringen bør signaliseres til politisk styringsgruppe.*
- *Går mye tid til planlegging og prosjektering. Utfordrende for små kommuner med store prosjekter.*
- *Prosjektporteføljen bør ryddes mht. realistisk gjennomføring*
- *Det er mulig å få til effektiv prosjektgjennomføring. Viser til Nydalsbrua som åpnet 8 mnd. før tida.*
- *I 2019 hadde Tk nesteklart til gjennomføring, og da må det brukes tid på planlegging. Vann og avløp og erverv er forsinkende faktorer. Planleggingsfasen tar lang tid. Nå har vi vedtatte planer og kan begynne å produsere de neste årene. Neste utfordring er kapasitet i gjennomføringsfasen. Utbyggingsdelen av kommunen er ikke rigget for å ta unna når det vedtas mange store reguleringsplaner samme år. Sliter med å rekruttere erfarne prosjektledere.*

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 2 - 2023

Sak 49/23 Konsekvenser av forslag til statsbudsjett for MP og hovedsykkelveg rv 706 - drøfting (Sek)

Statens vegvesen er bedt om å orientere om konsekvenser av forslag til statsbudsjett for blant annet hovedsykkelveg rv 706 (langs jernbanen østfra).

Forslag til statsbudsjett 2024 ble fremlagt 6. oktober 2023. I Samferdselsdepartementets budsjettforslag Prop. 1 S (2023-2024) viser tabell 4.21 foreløpig fordeling av midler i 2024. I forslaget settes det av 58 mill. kr til statlige investeringsmidler til mindre tiltak (gange-, sykkel- og kollektiv), mens innmeldt behov fra Miljøpakken var på 364 mill. kr.

Mindre investeringstiltak (mill. kr)	Statsbudsjett	Innspill	Avvik
Post 30 (riksvei)	58	291	-233
Post 66 (kommunal og fylkeskommunal vei)	0	73	-73
Sum	58	364	-306

Miljøpakken får altså 306 mill. kr mindre enn innmeldt behov, noe som har konsekvenser.

Det er viktig å få frem at dette er midler som det er avtalt at Miljøpakken skal få gjennom den nye byvekstavtale for 2023-2029, signert i oktober 2023. I avtalen har staten forpliktet seg til å bidra med vel 3819 mill. 23-kr i avtaleperioden, dette tilsvarer en årlig gjennomsnittlig tildeling på vel 545 mill. 23-kr. Med 58 mill. kr i forslag til statsbudsjett 2024, blir det svært vanskelig for Miljøpakken å kunne ta ut de avtalte statlige midlene med en tidshorisont til 2029.

En konsekvens er at prosjektet med sammenhengende hovedsykkelveg på Rv. 706 mellom Gildheim og Pirbrua, hvor to av delstrekningene er klare til å starte utbygging, kan bli nødt til å stoppe. Prosjektet utføres av Statens vegvesen og finansieres av post 30 midler. Dette er et av sykkelprosjektene i Miljøpakken som leverer. De første etappene er bygd og man er klar for å bygge de neste etappene. Vi høster måloppnåelsen først når hele strekningen mellom Gildheim-Pirbrua er bygget ut. Spesielt er strekningen mellom Lilleby skole og Nordtvedtsgate (klar til bygging) avgjørende for å kunne snakke om noen måloppnåelse i prosjektet. Det bør finnes en løsning for å unngå stans i prosjektet.

Det forverrer situasjonen at Statens vegvesen får signaler om at de får mindre planmidler. Dermed får de ikke planlagt prosjekter i Miljøpakken som trengs for å kunne hente ut de statlige investeringsmidlene.

Miljøpakken er allerede dårligst i klassen av alle de 4 bypakkene mht. å hente ut statlige midler med en oppfylingsgrad på kun 15% (42%-55% for de andre bypakkene). Forslag til statsbudsjett for 2024 gjør ikke situasjonen bedre. Vi får i liten grad de statlige midlene vi ber om når vi trenger dem og får ikke midler til å planlegge nye tiltak. På denne måten gjør staten det praktisk veldig vanskelig for Miljøpakken å hente ut de 3819 mill. 23-kr som ligger i byvekstavtalen.

Det innmeldte behovet for mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg (post 66) på 73 mill. kr er i sin helhet strøket i statsbudsjettet. Tiltakene kan alternativt finansieres med bompenger, men er avhengig av lokalpolitisk enighet. Ved å finansiere tiltakene med bompenger tar

partene i Miljøpakken risikoen knyttet til usikkerheten om fremtidige statlige tildelinger.

Forutsatt at det ikke kommer statlige midler til byggestart på de to deletappene på hovedsykkelvegen langs Rv. 706, kan alternativ finansiering vurderes, men manglende formalisering hindrer muligheten for finansiering fra alternative finansieringskilder i Miljøpakken. Det skyldes at Statens vegvesen ser på hovedsykkelveg langs Rv. 706 som fem individuelle prosjekt, ikke som et prosjekt. Det vil si at det ikke er noen formell aksept i Statens vegvesen for gjennomføring av de resterende strekningene, selv om man har finansiert to delstrekninger allerede. Dette er utfordrende, særlig med tanke på at prosjektets måloppnåelse handler om et sammenhengende tilbud, en strekning alene gir ikke noen måloppnåelse.

Denne saken reiser noen grunnleggende spørsmål:

- *Hvorfor får ikke Miljøpakken det innmeldte behovet?*
- *Hvorfor følger staten i liten grad opp sine avtalte forpliktelser?*
- *Hvilket signal er det staten gir Miljøpakken? Dette sett i lys av de statlige forpliktelsene i nylig underskrevet byvekstavtale for perioden 2023-29.*

Det bes om at Kontaktutvalget drøfter hvordan denne situasjonen bør håndteres. Det er naturlig å ta opp temaet i neste møte med politisk styringsgruppe.

Konklusjon: Etter drøftinger i møtet

Sak 50/23 Takstendringer i Miljøpakkeområdet fra januar 2024 - beslutning (Trfk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Bakgrunn

Fylkesdirektøren har i sitt forslag til budsjett for Trøndelag fylkeskommune foreslått en generell takstøkning på all kollektivtransport på 4,8% fra 1.januar 2024. Prosentbeløpet tilsvarer økning i konsumprisindeksen september 2022 til september 2023 på 3,3 prosent oppjustert med 1,5 prosentpoeng. Den takstmodellen som er etablert i Trøndelag innebærer at takster og takstendringer innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet inntil videre må følge hverandre. Dette medfører at det som vedtas av endringer fra januar 2024 må være likt og koordinert mellom partene i Miljøpakken og fylkeskommunen.

Faktiske opplysninger

Takster og takstendringer innenfor Miljøpakkeområdet behandles og vedtas gjennom samarbeidsorganene i Miljøpakken. Dersom det ønskes etablert forskjellig takstnivå innenfor og utenfor Miljøpakken må det gjennomføres større systemendringer. Det er ikke utredet i detalj hvordan ulike takstnivå kan løses teknisk og hvor lang tid det vil ta før dette er gjennomførbart. Kommunikasjonsmessig vil dette også innebære noen komplikasjoner i forhold til takster og takstpåslag ved kryssing av soner. AtB og fylkesdirektøren må derfor komme tilbake med løsningsforslag og en gjennomføringsplan dersom det er et ønske fra Miljøpakkens side å åpne for muligheten med avvikende takster.

Det er mange fordeler ved å beholde samme takst innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet, men takst er også et viktig styringsverktøy for å nå nullvekstmålet i Miljøpakkeområdet.

AtB har i sitt foreløpige budsjett for 2024, og som det kommer fram i den parallelle saken til KU «Behov for utvidet tilskudd i 2024 for å opprettholde kollektivdriften i Miljøpakkeområdet» lagt til grunn en takstøkning på 4,8%. Dersom takstøkningen i Miljøpakkeområdet besluttet annerledes, vil dette medføre endringer i signalisert tilskuddsbehov. Grovt beregnet gir hvert prosentpoeng takstendring ca 5 millioner kroner i inntekts-/tilskuddsendring.

Tidligere praksis og gjennomførte takstøkninger

Fylkesdirektøren kommuniserte i sin økonomiplan 2021-2024 en anbefaling om å gjennomføre årlige takstøkninger lik den generelle prisutviklingen i samfunnet (KPI september -september). Dette for å gi takstjusteringene en viss forutsigbarhet..

For 2023 ble det vedtatt en takstøkning på 3 prosent selv om KPI hadde en økning på hele 6,9 prosent. En viktig begrunnelse var å stimulere til høyere passasjervekst etter koronaperioden. Samme forhold gjelder ikke i samme grad for 2024 og fylkesdirektøren har derfor i sitt budsjettforslag for 2024 foreslått å ta inn noe av inntektsettersepet fra forrige taksregulering.

Takstendringene i Trøndelag har de siste årene vært som følger:

2019: 3,0%
2020: 5,0%
2021: 1,6%
2022: 4,1%
2023: 3,0%
2024: 4,8% (forslag i Trfks økonomiplan)

Dersom det vedtas ulik takstregulering innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet, må AtB og fylkesdirektøren likevel gjennomføre en lik endring i hele Trøndelag, men vil umiddelbart starte arbeidet med de systemendringene som skal til for å kunne innføre differensierte takster.

Programrådets drøftinger

- *Det er synd at det ikke kan vedtas særskilte tiltak for byvekstområdet. Bør kunne «kjøpe fri» byvekstområdet i større grad. Denne takstøkningen gir et dårlig signal.*

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget tar til etterretning at det innstilles på å øke kollektivtakster for 2024 med 4,8 prosent.**
- **Kontaktutvalget ber Trfk komme tilbake med en sak dersom fylkestinget vedtar en annen takst enn innstilt.**

Sak 51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet - beslutning (Trfk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i kontaktutvalget.

Bakgrunn

Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale (nullpunktet). Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr 223, 5 mill. i 2023-kr.. Denne saken handler om behov for utvidet tilskudd (garanti) fra Miljøpakken.

Da fristen for innspill til handlingsprogrammet for 2024-2027 utløp første juni, hadde ikke fylkeskommunen tilstrekkelig oversikt over utviklingen i kostnadsindekser til å legge inn et forventet merforbruk - gitt uendret rutetilbud - i handlingsprogrammet. I tiden etter har fylkeskommunen i flere saker til programrådet og kontaktutvalget presentert økonomiske utfordringer innenfor driften av kollektivtrafikken i Miljøpakkeområdet:

- KU-sak 39/23 *rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen*, ga et godt bilde av kostnadsutfordringer.
- KU-sak 36/23 *rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «bompengeforliket»*, ble inntekstutfordringer presentert.
- I KU-sak 41/23 *drift kollektiv* ble det gitt en grundig gjennomgang av driften av kollektivtrafikken innenfor Miljøpakkeområdet. Her formidlet fylkeskommunen at *“kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024”* og at *“kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.”* I sakens tabell 6, la fylkeskommunen inn et estimert garantibehov for 2024 på 40 millioner kroner og var tydelig på at det ville bli arbeidet videre med kvalitetssikring i tett samarbeid med AtB.

Denne saken vil belyse særlig kostnadsutfordringer for driften av det avtalefestede kollektivtilbudet i Miljøpakkeområdet for 2024, men kan også vil ha følger for resten av planperioden frem mot 2029.

Faktiske opplysninger

Det nye anbudet fra 2019 var basert på en forventning om gradvis vekst i passasjerinntektene. Under pandemien gikk passasjerantallet kraftig ned, og det var et samlet kompensasjonsbehov på 170 – 190 MNOK til drift av kollektivtrafikken i Miljøpakkeområdet i 2020 – 2022. Etter pandemien har det vært en god økning i passasjerinntektene.

Prisvekst:

Fra 2022 har det vært ekstraordinær kostnadsvekst m.a som følge av krigen i Ukraina og et urolig verdensbilde, og AtB sin indeksjusterte prisvekst har vært langt utover tilsvarende vekst i takster og kommunal deflator.

Kontraktene for buss i Miljøpakkeområdet reguleres halvårlig basert på flere underliggende faktorer som prisvekst (inkl diesel, biogass, elektrisitet), lønnsvekst, rentenivå mm. Indekser settes sammen

av SSB og publiseres kvartalsvis med etterslep.

Gjeldende indekser hos SSB slår inn med drøye 1 års etterslep i AtB sin økonomi:

- 2018 med virkning ut i 2019: 4,3%
- 2019 med virkning ut i 2020: 2,1%
- 2020 med virkning ut i 2021: -2,2%
- 2021 med virkning ut i 2022: 10,57%
- 2022 med virkning ut i 2023: 14,77%
- 2023 med virkning ut i 2024: 2,03% (foreløpig estimat)

Takstendring:

Viser til forrige sak. AtB har i beregninger av budsjett 2024 lagt til grunn at takst økes med 4,8% i tråd med innstillingen til økonomiplan for kommende år i Trøndelag fylkeskommune.

Kommunal deflator:

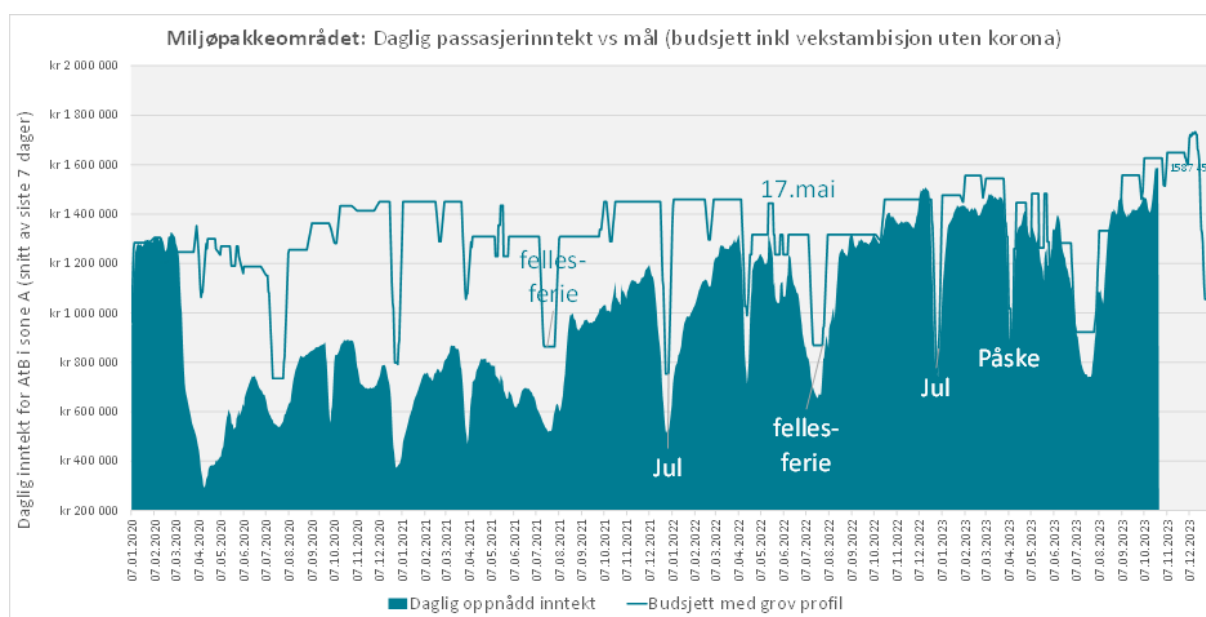
Kommunal deflator legges frem som en del av statsbudsjettet, og danner grunnlag for tilskuddsutviklingen og AtB sin budsjettering.

AtB har i beregninger av budsjett 2024 lagt til grunn at deflator justerer tilskuddene med 4,3% i tråd med statsbudsjett og Trfks forslag til økonomiplan.

I 2023 dekkes gapet mellom takst/deflator og prisvekst for AtB med mindreforbruk fra tidligere år, mindreforbruk på konkrete prosjekt i 2023, samt garantibeløp på 43,4 MNOK, ref vedtaket i KU-sak 39/23. Siden noen av prisene ble indeksert først i august 2023 vil endringene først få helårseffekt i 2024 og medføre en kostnadsutfordring på 65 MNOK. Noe av dette vil kompenseres av økte passasjerinntekter.

Passasjerinntektsutvikling:

Figur 1 viser utviklingen i passasjerinntekter målt mot AtB sitt budsjett siden 2020. Grafene er påvirket av innførte taksttiltak i forbindelse med bompengeforliket. Taksttiltakene har ført til at inntektene har blitt redusert, og at uten disse ville både budsjett og regnskap vært større i 2023.



Figur 1. Daglig passasjerinntekt vs mål (budsjett inkl. vekstambisjon uten korona). Kilde: AtB

Det har vært god vekst i både antall passasjerer og passasjerinntekter i 2023 sammenlignet med 2022.

AtB har løpende arbeidet med å forbedre reiseinformasjon, bedre overganger, øke betalingsandel og drevet målrettet markedsføring av tilbudet. I senere tid er mer av det helhetlige mobilitetstilbudet synliggjort gjennom aktiv markedsføring og i app (gange, bysykler, elsparkesykler, fleksibel transport og bildeling) og gamle billetteringssystemer utfases. Det er likevel usikkerhet knyttet til hvilken videre vekst man eventuelt klarer å oppnå i passasjerinntekter inn mot 2024. Til grunn for budsjettet i 2024 er det lagt til grunn dagens passasjerinntekt justert opp med 4,5%. Dette sammen med foreslått takstendring på 4,8% gjør at budsjettet passasjerinntekt i Miljøpakken er på 520 MNOK for 2024.

Tilbudsjusteringer:

Utover allerede gitt tilskudd til styrking av tilbudet, vil AtB legge opp til det samme rutetilbudet som i 2023 i arbeidet med budsjett for 2024. Det vil dermed som utgangspunkt budsjetteres med samme ruteproduksjon som i 2023 inntil nye vedtak foreligger. Dersom AtB bes om å løse økonomiske utfordringer med nedjustering av tilbudet vil det ta ca. 4 måneder før man klarer å gjennomføre endringene med de vilkår som ligger i dagens kontrakter.

Drøftinger

Samlet viser estimering av passasjerinntekter og det faktum av det forventes høyere vekst i kostnadsindekser enn deflator og takst at AtB mangler 40 MNOK i 2024 for å kunne finansiere dagens rutetilbud. Regnestykket er som følger:

Utfordring:		
Rutekjøp pga prisvekst	65 MNOK	Helårseffekt av de 40 MNOK vi opplevde i 2023 i 2024 (referansen her er budsjett 2023) Svikt i 2023 inntekt (referansen er budsjett 2023) Ytterligere prisvekst utover dagens nivå basert på prognose (indeks blir kjent først i 2024 og kan variere mye)
Passasjersvikt UB 2023	37 MNOK	
Indeks fra 2023 -> 2024 snitt	18 MNOK	
	120 MNOK	
Finansiering:		
Ambisjon 4,5% passasjervekst	-22 MNOK	I tråd med Trfk forslag i økonomiplan øker takst med 4,8% Fra utkast leveranseavtale fra Trfk øker tilskudd med 4,3% deflator Uspesifiserte kostnads- og inntektseffekter i detaljbudsjettet
Takstøkning (KPI 3,3%+1,5%)	-23 MNOK	
Mertilskudd i Leveranseavtale	-17 MNOK	
Håndteres av AtB	-18 MNOK	
	-80 MNOK	
Estimert ekstra tilskuddsbehov:	40 MNOK	

Figur 2. Oppsummert utfordringsbilde for drift kollektivtrafikk. Kilde: AtB

Slik avtalene mellom AtB og operatørene er utformet, vil prisvekst det ene året få betydelig effekt i det påfølgende året. For resten av handlingsprogramperioden 2024 – 2027, er det fortsatt stor usikkerhet. Fylkeskommunen vil følge den økonomiske utviklingen til AtB tett, og rapportere tilbake til KU i tråd med vedtaket i «garantisaken», som redegjort for ovenfor.

Alternativet til å øke tilskuddet, er å redusere rutetilbudet slik at driften holdes innenfor økonomiske rammer for 2024. I 2022 ble det kuttet i rutetilbudet for å tilpasse driften til økonomiske rammer. Ytterligere kutt vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene. I rutekuttet fra 2022 blæ særlig søndager rammet. I tillegg vil trengselen på noen avganger øke, noe som kan være negativt for videre passasjerutvikling. Om kontaktutvalget ikke vedtar å øke

finansieringen, vil AtB kunne iverksette - og få økonomiske effekter ca. fire måneder etter bestilling, slik kontraktene mellom operatører og AtB er innrettet.

Fylkeskommunen vil arbeide videre for å se på muligheter for kostnadsreducerende tiltak, og for å omprioriteringer innenfor økonomiske ramme uten at det går vesentlig utover Miljøpakkens måloppnåelse.

Samlet oversikt Miljøpakkens bidrag til kollektiv drift

Vedtak i KU-sak 44/23 erstatter fylkeskommunens opprinnelige innspill til årsbudsjettet 2024, det medfører en reduksjon på 23 mill. kr. Sett i forhold til vedtatt årsbudsjett 2023 utgjør det en økning på 81 mill. løpende kroner.

	Års- budsjett 2023	KU-sak 44/23	Innspill HP 2024-2027
(tall i mill. kr)	2023	2024	2024
Drift kollektivtransport, avtale	233,3	233,3	233,3
Reduserte billettpriser (øremerked belønningsmidler)	54,4	58,0	58,0
Ekstra driftstilskudd kollektivtransport	30,0	20,0	50,0
Drift lokalbuss Malvik og Melhus	6,3	6,3	6,3
Aldersvennlig transport	8,6	10,0	10,0
Mobilitetspakke (HP 2023-2026)	16,0	16,0	16,0
Mobilitetspakke, økning		16,0	16,0
Kapasitets/tilbudsutvikling		20,0	40,0
Reversering kutt 2022		10,0	23,0
Garanti 2023/2024		40,0	0,0
Sum	348,6	429,6	452,6

Anbefaling til programrådet

Fylkeskommunen anbefaler at Programrådet stiller seg positiv til å øke tilskuddet til drift av kollektivtrafikken for 2024. Programrådet ber om at fylkeskommunen tar en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.

Programrådets drøftinger

- Ved forslag om å ta inn nye tiltak i HP, bør det også forelås tatt ut noe.
- Styret i AtB må ut fra økonomisk ansvarlighet vurdere om det skal innstilles på kutt.
- En garanti på 40 mill. kan bli en potensiell økning av ramma til kollektiv på 40 mill. i 2024. Kan være en risiko for at noen av de endringene som har skjedd nå blir varige. Dette foreslås kun for 2024, men usikkerheten er stor.
- Det er alltid en dialog mellom fylkeskommunen og AtB om effektivisering.
- Vi må komme over i en situasjon hvor AtB får en ramme og får ansvar for å styre innenfor denne.
- AtB er rammestyrte, men bare så lenge vi er villige til å ta konsekvensene i form av rute-kutt.
- Å beholde dagens kollektivtilbud bør være viktigere enn å begynne kapasitetsøkningen neste år.

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget anbefaler at det gis en garanti for drift kollektiv på 40 MNOK for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.**
- **Garantien innarbeides i handlingsprogram for 2024-27**

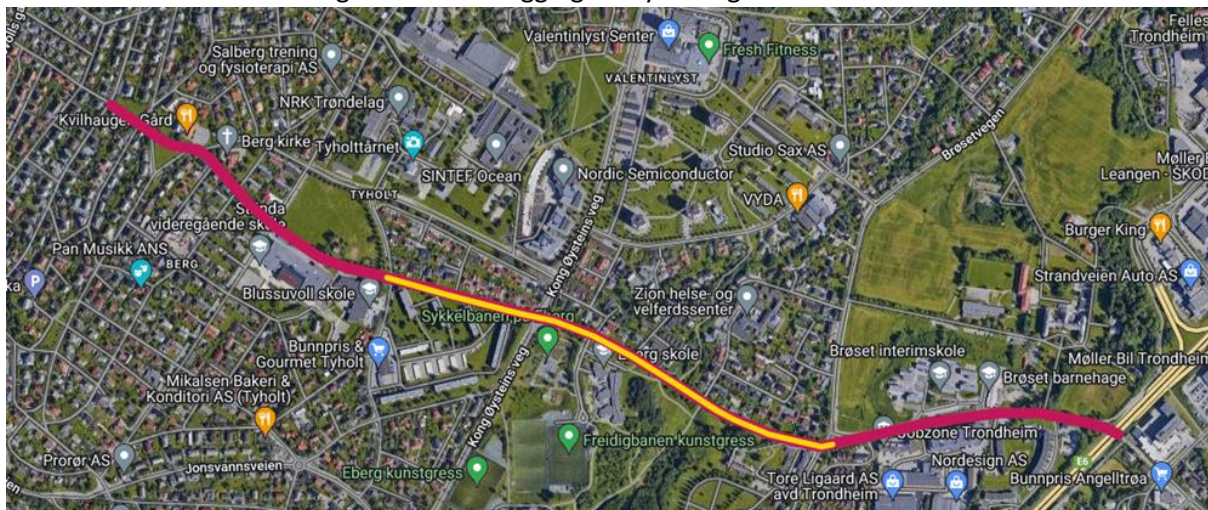
Sak 52/23 Styringsramme Brøset-ruta - beslutning (Tk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Bakgrunn

Strekningen mellom Lillebergvegen og Brøsetvegen utgjør delstrekning 5 og 6 av Brøsetruta og er nå ferdig regulert. Finansiering av detaljplanlegging og beslutning av styringsmål er spilt inn til Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27. Denne saken er en kort redegjørelse for prosjektet som grunnlag for beslutning om gjennomføring og finansiering.

Strekningen langs Sigurd Jorsalfars veg (del 6) er tidligere besluttet gjennomført i Miljøpakken og fikk i 2019 en bevilgning på 27 millioner for bygging. Da frivillig erverv ikke lot seg gjennomføre, ble det behov for å regulere en løsning for strekningen. Reguleringen av denne delstrekningen ble derfor gjennomført sammen med delstrekning 5 på Brøsetruta i reguleringsplan Brøsetruta øst. Reguleringsplan for delstrekning Nordahl Bruns veg - Harald Bothners er også ferdig regulert. Delstrekningen mellom Brøsetvegen og Omkjøringsveien (del 7) reguleres av en privat utbygger og denne planen nærmer seg sluttbehandling. Til sammen utgjør disse 3 reguleringsplanene ca. 2,3 kilometer med sammenhengende tilrettelegging for sykkel og fortau.



Gul linje viser delstrekning 5 og 6 og rosa linje viser hele den 2,3 km lange strekningen på Brøsetruta.

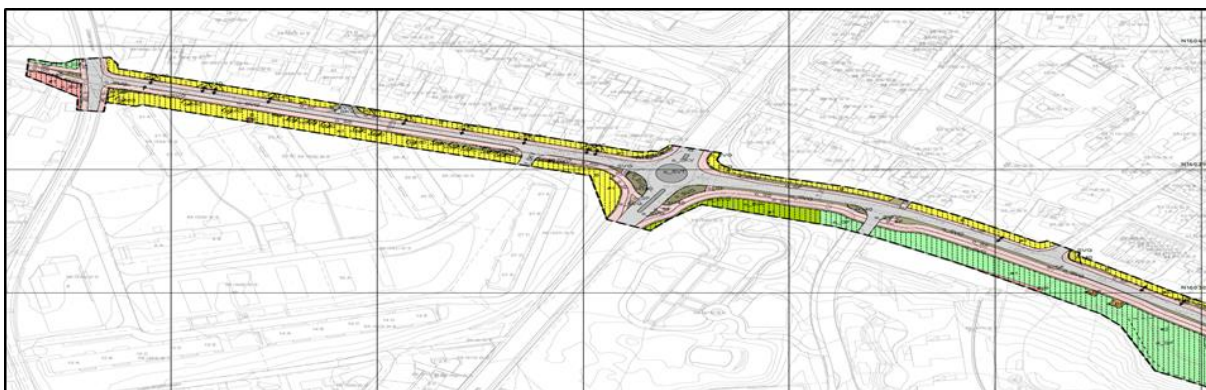
Utredning

Det er regulert ulike løsninger på de to delstrekningene.

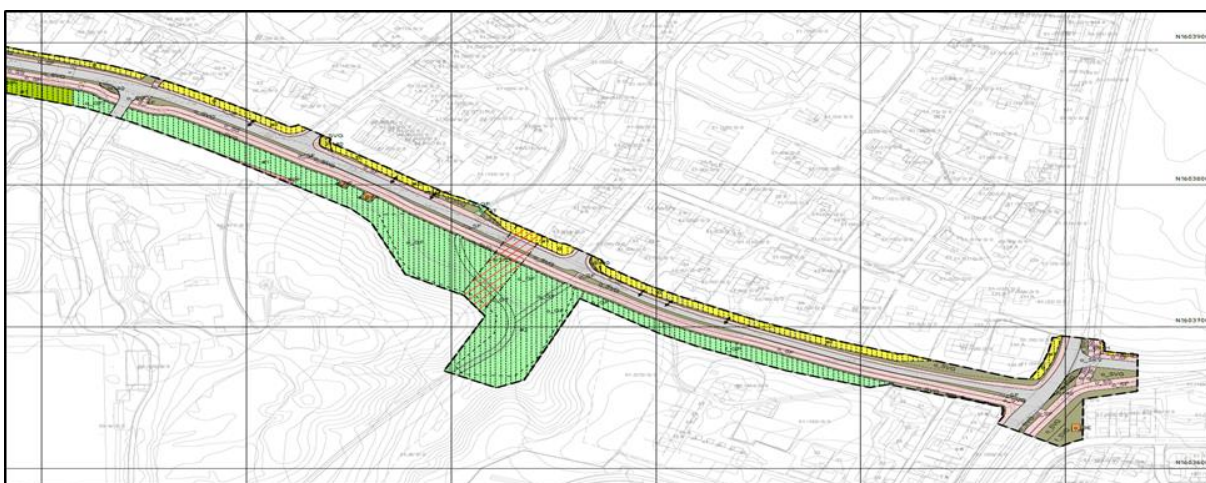
Strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er ca 300 meter. Tiltaket omfatter oppgradering av dagens fortau på nordsiden, etablering av separat sykkelveg på sørsiden. Deler av strekningen envegsreguleres.

Strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er ca 600 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Deler av strekningen envegsreguleres.

Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen for å gi bedre forhold for myke trafikanter. Deler er enveisregulert for å redusere inngrep på privat eiendom og bevare trær. Det vil også føre til redusert biltrafikk og gjør det mer attraktivt å gå og sykle.



Plankart Brøsetruta øst - del 1, inkl. kryssing av Kong Øysteins veg.



Plankart Brøsetruta øst - del 2, inkl. kryssing av Brøsetvegen

Måloppnåelse

Tiltaket vil gi et trygt og attraktivt tilbud for syklende og gående i et område med mange målpunkt for barn og unge. Fire skoler, to barnehager, et stort idrettsanlegg og Eberg sykkelgård ligger langs de 2,3 km som utgjør denne delen av Brøsetruta. Strekningen har dermed en viktig lokalfunksjon samtidig som den er en del av en rute inn til byen. Det bygges og planlegges mange boliger i nærområdene som gjør at potensialet for å få flere til å sykle og gå er større enn tabellen under kan antyde.

Tiltak	Beskrivelse	Kostnad	Omfang	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Brøsetruta, del 5 og 6	Sykkelv. med fortau	68,5 mill	900m	1800-2300	76 111	16 000-24 500

Kostnader

Tiltaket utføres sammen med kommunal oppgradering av VA-anlegget langs strekningen og det er gjennomført et samlet Anslag for dette. Med en fordeling 70/30 mellom hhv. sykkel og VA ga Anslaget en forventet prosjektkostnad på 68,5 millioner for sykkelprosjektet (P50, 8,7% relativt standardavvik). Denne fordelingen legges til grunn ved endringer i prosjektet som ikke direkte kan legges på sykkel eller VA.

	Kostnadselement	Anslag mai 23
01-07	Entreprisekostnad	35,5
8	Byggherre, regulering, prosjektering	11,0
01-08	Byggekostnad	46,5
9	Erverv	3,5
10	Merverdiavgift	10,5
	Basiskostnad	60,5
11	Forventet tillegg	8,0
	Prosjektkostnad (P50)	68,5

Framdrift

Den største framdriftsusikkerheten er ervervsprosessen. Forventet framdrift og periodisert kostnad er pr. i dag slik:

År	Tom. 2023	2024	2025	2026	2027	2028	Sum
Aktivitet	Regulering	Byggeplan	Byggeplan/erverv	Bygging	Bygging	Avslutning	
Kostnad	5	6	7,5	15	25	10	68,5

Miljøpakken må ta stilling til om dette prosjektet kvalifiserer til bruk av statlige midler på post 66.

Anbefaling til programrådet

Trondheim kommune anbefaler at tiltaket starter byggeplanlegging og at det besluttes gjennomføring med en styringsramme på 68,5 millioner.

Programrådets drøftinger

- Gang- og sykkelveg og VA bygges samtidig. Reagerer på kostnadsbrøken mellom sykkel og VA på 70/30. Dette er ikke en standard fordeling, men er spesielt for dette prosjektet.
- Er bekymret for at Miljøpakken tar kostnader som tilhører VA.
- Kan det være aktuelt å bruke riksvegmidler? Neste mulighet for innspill til statsbudsjett (post 66) for 2025 er til våren. Hvis det skal være aktuelt, vil Statens vegvesen mene noe om utformingen av anlegget.
- Behov for å se de ulike sykkelprosjektene i sammenheng mht. fremdrift og realisering. Vi har en mulighet til å bruke riksvegmidler til å bygge sykkelnett. Andre viktige sykkelprosjekt kan vurderes hvis vi ikke bruker opp midlene på hovedsykkelnettet.
- Trfk støtter ikke finansiering med riksvegmidler da prosjektet ikke er en del av det prioriterte hovedsykkelnettet.

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget anbefaler at tiltaket tas inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-27 iht. innspill fra Trondheim kommune.**
- **Kontaktutvalget anbefaler at styringsrammen for gjennomføring av prosjektet settes til 68,5 millioner.**

Sak 53/23 Styringsmål Brundalsforbindelsen - beslutning (Tk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Bakgrunn

Brundalsforbindelsen er kostnadsberegnet ved bruk av anslagsmetoden, og det må settes et styringsmål for å komme videre i prosjektet.

Trondheim kommune har gjort en vurdering av hvilke tiltak i reguleringsplanen for Brundalsforbindelsen som er aktuelle for bygging gjennom Miljøpakken, og baserer forslag til styringsmål på disse.

Fakta

I reguleringsplanen for Brundalsforbindelsen er det regulert et vegnett med strekninger som har ulike funksjoner. Se vedlagt reguleringskart.

Trondheim kommune har laget et forslag til hvilke tiltak i reguleringsplanen som er aktuelt for finansiering gjennom Miljøpakken. Det dreier seg om hovedforbindelsen mellom Haakon VIIIs gate/ Omkjøringsvegen til Andreas Claussens veg med holdeplasser for kollektiv og sykkelveg med fortau langs hovedforbindelsen, gang - og sykkelveg mellom Yrkesskolevegen, General Wibes veg til Magnus Lagabøters veg inkludert sykkelbro over Brundalsforbindelsen. I tillegg utføres tiltak for å bedre trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet for kollektiv nord i Hørløcks veg, hvor det stenges for gjennomkjøring for bil, samt trafikksikkerhetstiltak i Tunvegen ved Charlottenlund skole og idrettshall.

Kostnadsanslag

Det er utført kostnadsanslag for Brundalsforbindelsen etter prinsippene i Håndbok R764 Statens vegvesens anslagsmetode. Alle tiltak i Brundalsforbindelsen del 1 (Haakon VIIIs gate - Andreas Claussens veg) har en forventet kostnad på 830 millioner kroner, målt i 2022-kroner. Del 1 er delt inn i to delstrekninger: 1a omfatter strekningen fra rundkjøringen ved Haakon VIIIs gate til Hørløcks veg og 1b omfatter strekningen fra Hørløcks veg til Andreas Claussens veg.

For å finne et styringsmål for tiltakene som skal inngå i Miljøpakken, er hver enkelt strekning/tiltak er skilt ut og prissatt. Tabell 1 viser en sammenstilling av de tiltakene Trondheim kommune foreslår som aktuelle for finansiering gjennom Miljøpakken.

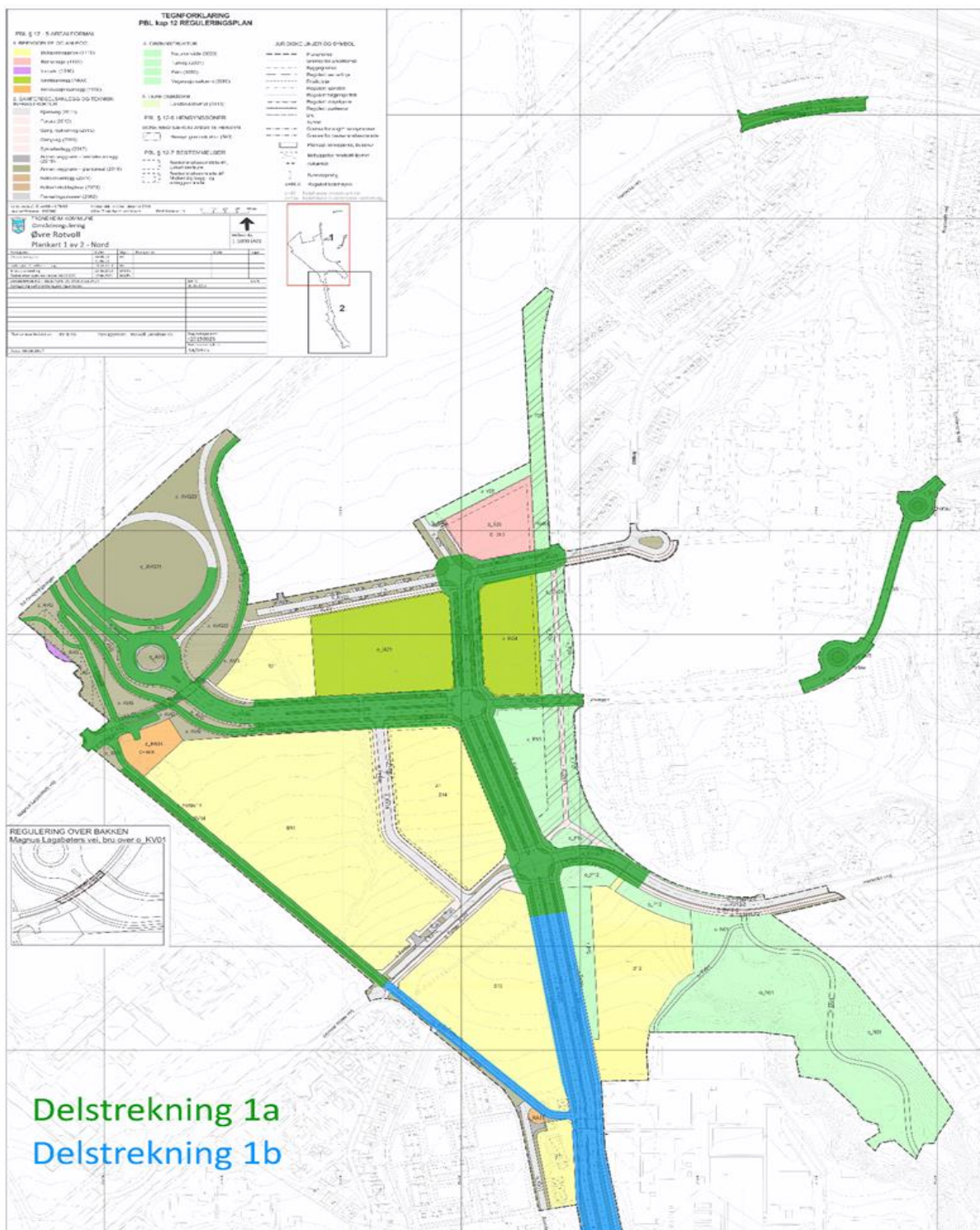
Forslaget er basert på hvilke tiltak som er viktig for måloppnåelse i Miljøpakken.

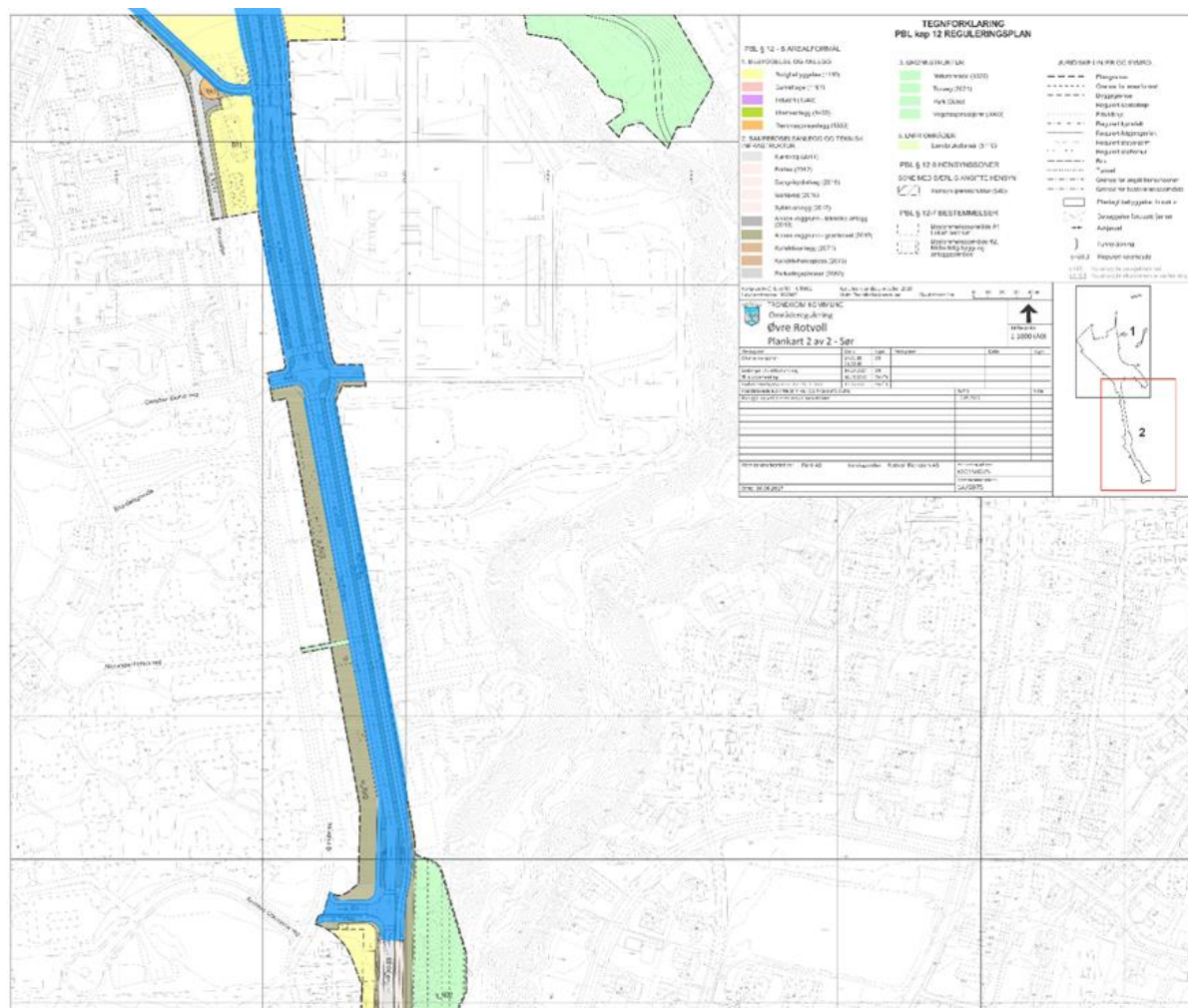
Trondheim kommune vil gå i forhandlinger med utbyggerne som har rekkefølgekrav til Brundalsforbindelsen med tanke på private bidrag til prosjektet. Dette kan medføre at miljøpakkens andel av finansiering blir redusert noe.

Delstrekning	Kjøreveg m/fortau		Kollektivanlegg		Sykkelveg m/fortau		TS-tiltak		SUM
	%	kr.	%	kr.	%	kr.	%	kr.	
1a	39	163 000	33	138 000	26	108 000	2	8 000	417 000

1b	69	204 000	18	53 000	13	38 000	0	0	295 000
Sum		367 000		191 000		146 000		8 000	712 000

Tabell 1: Kostnadsanslag for tiltak i Brundalsforbindelsen med fire felt fram til Hørløcks veg (del 1a) og to felt videre (del i b)





Figur 1: Reguleringskart for Brundalsforbindelsen. Grønn markering er strekningene som foreslås finansiert gjennom Miljøpakken i delstrekning 1 a, blå markering er tiltak som foreslås finansiert gjennom Miljøpakken i delstrekning 1b.

Avklaring om utforming

Det er foreløpig ulike politiske vedtak om utforming av del 1a av Brundalsforbindelsen. Bystyret i Trondheim har vedtatt tre felt mellom Haakon VIIs gate og Tunvegen, hvorav ett felt er forbeholdt kollektiv i retning mot øst, og to felt videre på strekning 1a og 1b. Dette vil redusere kostnadene med mellom 20 og 5 millioner, avhengig av om det skal bygges vegoverbygning tilsvarende fire felt eller ikke. Politisk avklaring rundt utforming ventes i løpet av høsten.

Mulige kostnadskutt

Trondheim kommune mener det kan være muligheter for å redusere kostnadene i prosjektet. Dette gjelder blant annet å se på mulighet for å benytte eksisterende veganlegg i Yrkesskolevegen og her bygge gang- og sykkelanlegg ved siden av eksisterende veg.

Ved at Brundalsforbindelsen del 2 ikke skal bygges ut bør behov for støyskjerming langs delstrekning 1b vurderes på nytt, da trafikkmengden på strekningen vil reduseres betydelig.

Mulige kostnadskutt trenger nærmere utredning, og det kan være behov for nytt detaljert kostnadsanslag i neste fase av prosjektet, ved endringer i anslaget vil prosjektet legge frem justert styringsmål.

Økt trafikk i Hørløcks veg som konsekvens av Brundalsforbindelsen

I trafikkberegningene som er gjort for området øker trafikken betydelig i Hørløcks veg mellom Jakobslivegen og Brundalsforbindelsen som følge av Brundalsforbindelsen.

Tallene viser at ÅDT kan øke fra dagens 600 til 5000 i 2030. Vegen er i dag ikke utformet for en slik trafikkøkning, det er smale fortau, og det vil bli nødvendig å ruste opp gaten for å sørge for god trafiksikkerhet for gående og syklende her. Trondheim kommune vil sette i gang prosjektutvikling av denne strekningen.



Figur 2: Gatebilde fra Hørløcks veg.

Finansiering

Det er gjennom lokal behandling av langsiktig tiltaksplan enighet om å disponere 200 millioner kroner fra Miljøpakkens udisponerte midler til Brundalsforbindelsen. Kostnadsanslaget viser at dette ikke er tilstrekkelig for å dekke prosjektet.

Prosjektet består av sykkeltiltak, kollektivtiltak og trafiksikkerhetstiltak. Det foreslås derfor at det i tillegg til 200 millioner av Miljøpakkens udisponerte midler i form av bompenger, brukes programområdemidler sykkel, og programområdemidler kollektiv. Tabell 1 viser hvor stor andel av totalkostnad som skyldes henholdsvis sykkel- og kollektivanlegg og kan brukes som vurdering av hvilke midler man henter finansiering fra.

Trondheim kommunes anbefaling

Det settes et styringsmål på 712 millioner kroner til Brundalsforbindelsen.

Programrådets drøftinger

- 4-felts alternativet ligger inne i styringsmålet på 712 mill .
- Staten og fylkeskommunen er enige om at det skal være 4-felts veg med kollektivfelt. Viktig at det er tatt høyde for dette i styringsmålet.
- Bidrag fra utbygger kommer i fratrekk.

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget anbefaler at det settes et styringsmål for Brundalsforbindelsen på 712 millioner kroner inkludert private og øvrige offentlige bidrag. Miljøpakkens finansieringsbidrag fastsettes når en har mer kunnskap om mulig ekstern finansiering.**

Sak 54/23 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Som en del av metrobuss-satsingen i Trondheim er det en rekke gater som skal bygges om for å bli gode og effektive metrobusstraseer. Følgende gateprosjekt inngår i metrobussporteføljen:

- Elgeseter gate
- Innherredsvegen østre og vestre
- Kongens gate
- Nordre Ilevolden
- Olav Tryggvasons gate
- Haakon VII gate
- Metrobusslinje Nyhavna

Det orienteres om status i arbeidet med gateprosjektene i hvert møte i styringsgruppen.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Sak 55/23 Kommunikasjon – orientering (Sek)

Kort orientering om holdnings- og kommunikasjonsarbeidet i miljøpakken samt resultatene av høstens holdningsundersøkelse.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler

Mandat for arbeidsgruppa

Det er innført en styringsmodell for byvekstavtaler med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe (ofte omtalt som styringsgruppene, heretter vil derfor dette begrepet brukes) i de fire største byområdene. Den overordnede styringen av byvekstavtalene er beskrevet i de enkelte byvekstavtalene, og i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 kapittel 8.2.2 s 111, se vedlegg 1.

Som ansvarlig for den løpende oppfølgingen har jeg tatt et initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene innenfor rammene beskrevet i NTP 2022-33. Det vises til brev sendt til partene i gjeldende byvekstavtaler 21. februar 2023. Det er etablert en arbeidsgruppe på tvers av de fire byområdene som har byvekstavtaler i dag. Arbeidsgruppa ledes av Jan Fredrik Lund i Statens vegvesen, og rapporterer til meg. Jeg vil legge fram arbeidets resultat og anbefaling for styringsgruppene. Dette notatet er arbeidsgruppas mandat.

Bakgrunn

I oppfølgingen av avtalene og arbeidet med utredningsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025-2036 har transportvirksomhetene avdekket et behov for å fremheve målstyring og porteføljestyling tydeligere i styringsgruppearbeidet. Dette er også noe som har kommet fram i innspillmøter med de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Arbeidet med byvekstavtaler innebærer betydelig ressursbruk hos alle parter, og byområdene har ulike strukturer. Det er vår oppfatning at dagens samarbeidspraksis og organisering i byvekstavtalene fungerer godt. Flere av byenes praksis og organisering bygger imidlertid på videreføring av tidligere samarbeid, og jeg ser at det er behov for å se på dette i lys av de oppgaver og mål som gjelder for byvekstavtalene. Det er etablert gode prosesser for beslutninger, men det er potensiale for en enklere og mer effektiv vei frem til beslutninger. For utenforstående kan det være vanskelig å sette seg inn i saksgang og prosesser, og det er behov for å tydeliggjøre roller og beslutningsprosesser.

Jeg har derfor tatt et initiativ til et felles arbeid med å hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere dagens styringsgrupper. Hensikten med justeringene er å samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene. En etablert felles praksis for de fire største byområdene kan også danne grunnlaget for styringsgrupper i eventuelle nye byvekstavtaler i Tromsø, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

Arbeidsgruppas mandat

Styringsgruppene har ansvar for å utarbeide fireårige handlingsprogram og fastsette årlige budsjetter. Med utgangspunkt i disse skal arbeidsgruppa hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper.

Formål: Forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser.

Arbeidsgruppa skal:

- Hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene, og vurdere om det er potensiale for effektivisering gjennom å standardisere mer.
- Foreslå grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper og sette målstyring tydeligere på agendaen, herunder utarbeide forslag til prinsipper for styringsgruppenes arbeid.

Eksempler på tema det kan være aktuelt å foreslå prinsipper for kan være:

- Årshjul (hyppighet, tema etc.)
- Ansvar og rollebeskrivelse
- Gode beslutningsgrunnlag (Gjennom felles maler for handlingsprogram, årsrapport etc.)

Det skal komme fram hvilke endringer som kan gjøres innenfor dagens rammeverk, og hva som ev. bør spilles inn til arbeidet med NTP.

Det vil være en forutsetning for arbeidet at endringene som foreslås ligger innenfor overordnet styringsmodell slik den er beskrevet i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033. Arbeidsgruppa kan også, dersom det i arbeidet framkommer forslag til endringer ut over rammene i NTP 2022–33, foreslå at dette spilles inn til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Arbeidet må ses i en helhetlig sammenheng, men det primære målet er å foreslå forbedringer for det strukturelle arbeidet i styringsgruppene.

Arbeidet skal ses i sammenheng med Samferdselsdepartementets igangsatte evaluering av tilskuddsordningene i byvekstavgiftene, der det ventes en rapport i juni 2023 fra ekstern konsulent.

Det skal gjennomføres 1-2 workshoper med et bredere utvalg deltakere.

Jeg vil legge fram arbeidets resultat og anbefaling for styringsgruppene. Implementering skjer så snart som mulig etter beslutning.

Ledelse: Ledes av Jan Fredrik Lund som rapporterer til meg.

Deltakere: Se liste.

Ressursbruk: Som støtte til gjennomføring av arbeidet legges det opp til at det engasjeres en konsulent. Kostnaden for dette dekkes av Statens vegvesen. Øvrig tidsbruk dekkes av den enkelte deltaker.

Tidsperiode: Fra oppstart 28. mars til 30. september

Vedlegg 1 Utdrag fra *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033* kapittel 8.2.2 s 111, der den overordnede styringen av byvekstavtalene er beskrevet.

8.2.2 En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler

I de største byområdene følges nullvekstmålet opp gjennom byvekstavtalene som har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene er langsiktige og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene.

Byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, er Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Om lag halvparten av Norges befolkning bor i disse byområdene. Så langt er det inngått byvekstavtaler i de fire største byområdene. De fem øvrige byområdene har i dag belønningsavtaler med staten. En viktig satsing i planperioden blir å følge opp de inngåtte byvekstavtalene i de fire største byområdene. Regjeringen styrker satsingen ved å ta høyde for delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen og bidrag til ny Majorstuen stasjon i Oslo. Bybanen til Åsane blir et nytt 50/50-prosjekt. Majorstuen stasjon blir ikke et 50/50-prosjekt, men staten vil likevel bidra til finansiering. Det tas høyde for midler til å reforhandle byvekstavtalene på sikt. En annen viktig satsing er å inngå nye byvekstavtaler i de fem øvrige byområdene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11.

Byvekstavtaler som er inngått i de fire største byområdene, har avløst de tidligere bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene, slik at transport- og arealtiltak nå er samlet innenfor én avtale. Det er innført en styringsmodell med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe i de fire største byområdene. Samferdselsdepartementet har, som leder av den politiske styringsgruppen, fått en mer aktiv rolle i forhandlingene og oppfølgingen av de inngåtte avtalene. Det er fortsatt Statens vegvesen som leder de løpende forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene i forhandlings-/koordineringsgruppen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som har ansvar for arealpolitikken, er medlem av den politiske styringsgruppen og part i avtalene. Statsforvalteren har fått en mer aktiv rolle i forhandlingene gjennom deltakelse i forhandlingsgruppen og i oppfølgingen av arealdelen og klima- og miljøhensyn etter at avtalene er inngått. Denne sty-

ringsmodellen har styrket oppfølgingen av arealdelen i avtalene. Siden areal- og transportpolitikken rundt de store bykommunene påvirker trafikkutviklingen i byområdet, er flere nabokommuner kommet inn som parter i byvekstavtalene i Oslo-området, Bergens-området og Trondheims-området.

Det statlige bidraget i de inngåtte byvekstavtalene går til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av lokal kollektivtransport og reduserte bompenger. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler, forplikter seg til å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder som bygger opp under nullvekstmålet. Bompenger er sentralt, både som virkemiddel for å regulere biltrafikken med mulighet for tids- og miljødifferensiering av takstene og som en viktig finansieringskilde i avtalene. Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

Kommunene og fylkeskommunene har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken i byområdene. Regjeringen har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene. Sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende bidrar i samme retning. Parkeringspolitikken er et annet viktig lokalt virkemiddel som virker restriktivt på biltrafikk.

Det ble inngått reforhandlede avtaler i de fire største byområdene i 2019 og 2020. Den nye styringsmodellen, flere forhandlingsparter, bompengespørsmål og strengere krav til kostnadsstyring og porteføljestyling bidro til at forhandlingene ble komplekse og tid- og ressurskrevende. På sikt vil de reforhandlede avtalene kunne gi økt måloppnåelse og mer effektiv bruk av midler.

VEDLEGG 2:

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Bistand til videreutvikling av styringsmodellen
i byvekstavtalenes styringsgrupper

29.09.2023

INTRODUKSJON

Introduksjon til dokumentet

Dette dokumentet presenterer kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet i forbindelse med arbeidet for videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper. Kunnskapsgrunnlaget har blitt utarbeidet for å danne et bilde av dagens styringsmodell og å identifisere forbedringspotensialer for effektivisering og bedring av samarbeidet.

I forbindelse med dette har en dokumentstudie og intervjurunde av representanter for samarbeidet blitt foretatt, og samlede funn presenteres i dette dokumentet. Tilnærmingen har vært strukturert rundt fire hovedtemaer:

Organisering og styring, saksforberedelse, porteføljestyring, måloppnåelse og rapportering. Eksempler på dagens praksis innen disse fire temaene er også presentert i dokumentet.

Hovedfokuset har vært praksis i dagens styringsgrupper, som videre har dannet grunnlaget for prinsippene som er utarbeidet. Se vedlegg 3 og 4 for forslag til prinsipper.

Kunnskapsgrunnlaget er utviklet i tråd med arbeidsgruppens mandat

I sikte på å forbedre og effektivisere arbeidet i styringsgruppen, skal arbeidsgruppen:



Forenkle praksis
i styringsgruppene



Samordne praksis
i styringsgruppene



Skape bedre rammer
rundt styringen



Sette målstyring
tydeligere på agendaen





INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



BAKGRUNN OG FORMÅL

Bakgrunn

Byvekstavtalene for perioden 2019-2029 erstatter tidligere avtaler om bymiljø og byutvikling, og samler transport- og arealtiltak under én avtale. Nullvekstmålet¹ i byvekstavtalene er at «klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange». I de fire største byområdene er en styringsmodell innført med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe, men begge omtales ofte som styringsgruppene. I denne rapporten vil vi benytte begrepene *politisk styringsgruppe* og *styringsgruppe* for å tydeliggjøre forskjellen mellom de to. Styringsgruppen behandler forslag til fireårige handlingsprogrammer som rulleres årlig, forslag til årlige budsjetter, rapporter på årlig forbruk og måloppnåelse, samt tydeliggjør forventinger til målstyring og porteføljestyring. Den politiske styringsgruppen har overordnet ansvar for byvekstavtalene. Styringen av byvekstavtalen er beskrevet i de enkelte avtalene og i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 kapittel 8.2.2.² I oppfølgingen av avtalene og arbeidet med NTP 2025-2036 har det blitt identifisert behov for å tydeliggjøre målstyring og porteføljestyring i styringsgruppearbeidet.

Formål

Vegdirektøren har tatt initiativ til et felles arbeid med å hente erfaringer og eksempler på beste praksis fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere dagens styringsgrupper.² Formålet er å forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser. Eventuelle forslag som går utover rammene i NTP 2022-2033 kan spilles inn til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Arbeidet må ses i en helhetlig sammenheng, men det primære målet er å foreslå forbedringer for det strukturelle arbeidet i styringsgruppene.² Se vedlegg 1 for arbeidsgruppens mandat.





AVGRENSNINGER GJORT I ARBEIDET

Avgrensning:

Det er fokusert på områder med potensial som kan effektivisere og forbedre styringsgruppens arbeid i byvekstavtalene. Etter føring fra arbeidsgruppens mandat er arbeidet i utgangspunktet avgrenset til å foreslå forbedringer primært for styringsgruppene¹. Etter avtale med oppdragsgiver er temaer som påvirker styringsgruppens arbeid, slik som saksforberedelse, også inkludert. Oppdragets rammebetingelser og tidsplan har videre lagt begrensninger for hvor dypt det har vært mulig å gjennomgå dokumentasjon, samt antall intervjudeltakere. Det er kun arbeidet i de fire største byvekstområdene som er vurdert.

Følgende tematiske avgrensninger er gjort i arbeidet:

- Organisering og styring
- Saksforberedelse
- Porteføljestyling
- Måloppnåelse og rapportering





INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



ARBEIDETS TILNÆRMING OG VIKTIGE AKTIVITETER

Kunnskapsgrunnlaget og dets samlede vurderinger er foretatt av Capgemini Invent. Arbeidsgruppen har tilgjengeliggjort sentrale dokumenter, foreslått representative intervjuobjekter og kommet med innspill på innhold. Prinsippene og forslag til implementeringsplan er utviklet i samarbeid med arbeidsgruppen, og kan sees i vedlegg 3 og 4.

SE VEDLEGG 3 OG 4

KARTLEGGE RELEVANT DOKUMENTASJON

Gjennomgang av eksisterende dokumentasjon for å identifisere likheter og ulikheter på tvers av byvekstområdene



GJENNOMFØRE INTERVJUER

Gjennomføring av intervjuer med relevante deltakere i relevante byvekstområdene for innsikt i dagens praksis, med særlig fokus på identifisering av forbedringspotensiale



SAMMENSTILLE KUNNSKAPSGRUNNLAG

Sammenstilling av funn fra intervjuer og kartlegging av relevant dokumentasjon innhentet fra de ulike byvekstområdene



UTARBEIDE FORSLAG TIL PRINSIPPER

Foreslå grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i styringsgruppene i dagens byvekstarbeid ved å utarbeide forslag til prinsipper for samarbeidene



UTARBEIDE FORSLAG TIL IMPLEMENTERINGSPLAN

Utarbeide plan for implementering med foreslåtte endringer innenfor dagens rammeverk, samt hvilke endringer som er utenfor dagens rammeverk og bør spilles inn til arbeidet med NTP





KUNNSKAPSGRUNNLAGET HAR FØLGENDE TEMATISKE OPPBYGGING SOM HAR VÆRT GJENNOMGÅENDE FOR ARBEIDET

I tilnærmingen til arbeidet er det valgt å kategorisere arbeidet innen fire hovedtemaer med tilhørende underkategorier. Disse har vært førende for dokumentstudier, intervjuer og forslag til prinsipper.



Organisering og styring

- Organisering
- Ledelse
- Beslutningsprosesser
- Mandater, roller og ansvar



Saksforberedelse

- Ressursbruk
- Møteforberedelser
- Samarbeid i forberedelse
- Kvalitet på saksunderlag



Porteføljestyling

- Styring av helhetlig portefølje
- Prioritering og utvalgelse
- Oppfølging av porteføljen
- Finansiering



Måloppnåelse og rapportering

- Mål
- Kriterier
- Resultater
- Rapportering



DET ER GJENNOMFØRT EN ANALYSE FOR Å DANNE ET BILDE AV STYRINGSGRUPPENES ARBEID OG BYVEKSTAVTALENE

DOKUMENTSTUDIE

Hensikt: Avdekke likheter og forskjeller på tvers av byvekstområdene, ved hjelp av sentrale dokumenter og annen relevant dokumentasjon

Fremgangsmåte: Overordnet gjennomgang av sentrale dokumenter og annen relevant dokumentasjon for de ulike byvekstområdene

DOKUMENTTYPER

Byvekstavtaler, tilleggssavtaler og andre avtaler

Handlingsprogram

Oversikt over prosjektporteføljer

Prosessdokumenter, veiledere og retningslinjer for partene

Informasjonsskriv og rapporteringer

INTERVJUER

Hensikt: Identifisere grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper

Fremgangsmåte: Gjennomført 26 semistrukturerte intervjuer med representanter fra ulike områder og roller. Intervjuguiden var basert på de fire hovedtemaene, men samtalen tok form basert på dialog og svarene fra intervjuobjektene

Forbehold: **Funnene gir ikke nødvendigvis et helhetlig bilde av samarbeidet:** funnene fra intervjuene er en sammenstilling av uttalelser fra enkeltpersoner fra hvert avtaleområde. Det er inkludert representanter fra ulike roller i samarbeidet med sikte på å danne et representativt og nøytralt bilde, men interne uenigheter kan ikke utelukkes

Intervjuene hadde fokus på utfordringer og forbedringspotensiale: i tråd med mandatet har intervjuene fokusert på utfordringer og forbedringspotensiale i hvert område. Med dette har samarbeidets styrker hatt et noe mindre fokus, og funnene bør dermed ikke anses som en helhetlig analyse av samarbeidets utførelse

ANTALL PERSONER REPRESENTERT FRA HVERT OMRÅDE



Seks personer



Syv personer



Seks personer



Syv personer

REPRESENTERTE ROLLER

Kommune: 13 personer
Fylkeskommune: to personer
Jernbanedirektoratet: to personer
Sekretariat: fire personer
Statsforvalteren: tre personer
Statens vegvesen: to personer



INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



Osloområdet

Byvekstavtalen for Oslo



DELTAKERE I AVTALEN

 Samferdselsdepartementet

 Kommunal- og distriktsdepartementet

 Jernbanedirektoratet

 Statens vegvesen

 Statsforvalteren

 VIKEN
FYLKESKOMMUNE

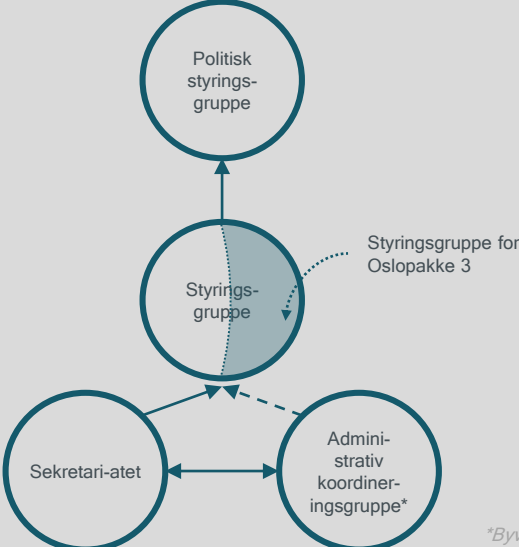
 BÆRUM
KOMMUNE

 Oslo

 Lillestrøm
kommune

 Nordre Follo
kommune

ORGANISERING²



```
graph TD; A((Politisk styringsgruppe)) --> B((Styringsgruppe)); B --> C((Sekretariatet)); B --> D((Administrativ koordineringsgruppe*)); C <--> D; B -.-> E((Styringsgruppe for Oslopakke 3));
```

Årsverk i sekretariatet:

3 personer

Deltakere i styringsgruppen for byvekstavtalen:
Vegdirektør, Jernbanedirektør, Statsforvalter Oslo og Viken, Byråd Miljø og samferdsel Oslo, Fylkesråd samferdsel Viken, Ordfører Bærum, Ordfører Lillestrøm, Ordfører Nordre Follo

Deltakere i Oslopakke 3 styringsgruppe:
Vegdirektør, Jernbanedirektør, Byråd Miljø og samferdsel Oslo, Fylkesråd samferdsel Viken, Statsforvalter (observatør)

*Byvekstavtalen og Oslopakke 3 har separate administrative koordineringsgrupper kalt Byvekst ADM og O3 ADM

HOVEDMÅL (NULLVEKSTMÅLET)



Gjennom byvekstavtalen skal **klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres** gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹

LOKALE TILLEGGSMÅL



Byvekstavtalen skal bidra med å oppnå reduksjon i utslipp i tråd med lokale og nasjonale mål, deriblant at **biltrafikken er redusert med en tredel innen 2030** sammenlignet med 2015



Oslo har mål om at hverdagsreiser med **sykkel** skal stå for **25%** i 2025. Akershus har mål om **8%** sykkelandel i 2023, og i byer minst **10% - 20%**¹



For å nå klimamålene, må **innfasingen av nullutslippskjøretøy akselereres**¹



Bergensområdet

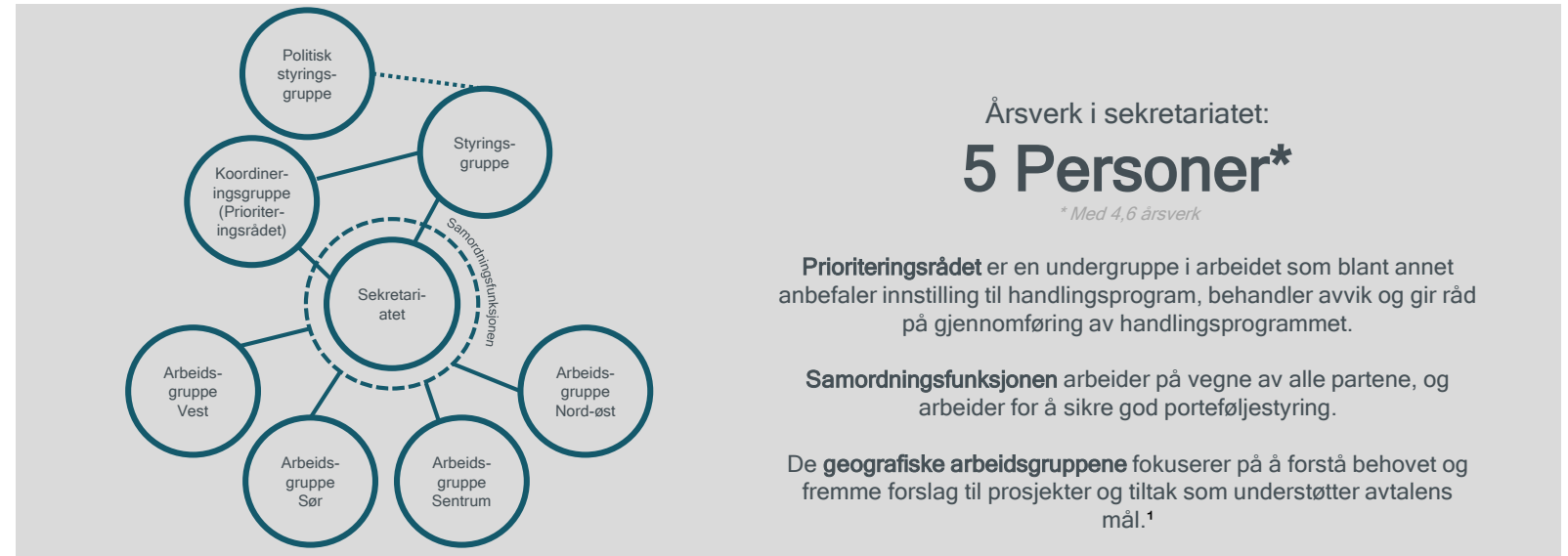
Miljøloftet



DELTAKERE I AVTALEN



ORGANISERING



HOVEDMÅL (NULLVEKSTMÅLET)



Gjennom byvekstavtalen skal **klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres** gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹

LOKALE TILLEGGSMÅL



For å nå målet om nullvekst i personbiltransporten må en ta **kraftigere grep i området med høyest transportetterspørsel**²



Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransport skal **reduseres med 10% innen 2020, og 20% innen 2030 (fra 2013)**²



Trondheimsområdet

Miljøpakken



DELTAKERE I AVTALEN*



*Skaun og Orkland kommune er nye deltagere

ORGANISERING



HOVEDMÅL (NULLVEKSTMÅLET)



Gjennom byvekstavtalen skal **klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres** gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹

LOKALE TILLEGGSMÅL



1. Det skal **slippes ut mindre CO2**. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål
2. Flere skal **reise miljøvennlig**. Økningen i miljøvennlige reiser i byvekstområdet skal være større enn befolkningsveksten
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal **redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler** i en velfungerende bo- og arbeidsregion
4. By- og tettstedsområde skal bli **mer tilgjengelig for alle**
5. Antall trafikkulykker med **drepte og hardt skadde skal reduseres**. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens **krav til luftkvalitet skal overholdes**
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for **støfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres**
8. Næringstransporten skal bli **grønnere og mer effektiv**
9. **Øke brukertilfredsheten** av tiltak i miljøpakken

Alle punkter er fra Kilde 2.



Nord-Jæren

Bymiljøpakken



DELTAKERE I AVTALEN



ORGANISERING²



HOVEDMÅL (NULLVEKSTMÅLET)



Gjennom byvekstavtalen skal **klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres** gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange¹

LOKALE TILLEGGSMÅL



Avtalen viser **kun** til byvekstavtalenes **felles målsettinger**

LIKHETER OG FORSKJELLER FRA SENTRALE DOKUMENTER 1/4

ORGANISERING OG STYRING

KATEGORI

LIKHETER

FORSKJELLER



Styringsmodell og organisering

- Samtlige byvekstavtaler er **politiske avtaler** mellom stat, fylkeskommuner og kommuner som legger opp til en **konsensusmodell** om fremtidig transportutvikling. Dette innebærer at samtlige parter må gi sin aksept for at beslutninger kan foretas
- Alle byvekstavtalene legger til grunn at styringsmodellen skal ha en **politisk styringsgruppe** (de regionale og lokale folkevalgte i styringsgruppens årlige møte med politisk ledelse i SD og KDD) og **forhandlings-/koordineringsgruppe** (politisk deltakelse lokalt/regionalt, administrativ deltakelse sentralt)¹
- Alle områder har en **administrativ gruppe** bestående av alle partene hvor saker er til behandling før de skal opp i styringsgruppen

- Foruten den politiske styringsgruppen og styringsgruppen i hvert byområde, er **den øvrige organiseringen ulik blant byområdene**, og det varierer hvor mange grupper som ligger under styringsgruppen og hva deres rolle er. Samtlige områder har opprettet et sekretariat, dog med ulik praktisk funksjon og ansettelsesforhold
- Det **benyttes ulike begreper for gruppene i organiseringen**, inkludert styringsgruppen, hvilket gjør det noe krevende å forstå hvilke grupper som har samme funksjon og ansvar²



Roller, ansvar og mandater

- Samtlige avtaler legger til grunn at **styringsgruppen** skal behandle **4-årige handlingsprogram som rulleres årlig, årsbudsjett og økonomisk årsrapport**.³ Først skal dette til lokalpolitisk behandling før det deretter fremlegges for den politiske styringsgruppen
- Alle avtalene presiserer at **Statens vegvesen skal lede en styringsgruppe** som har ansvar for å følge opp byvekstavtalene³
- NTP har formalisert overordnet rammer for organisering, men hvorav **hvert enkelt området har utarbeidet ytterligere rammer for organisering** og styring med lokale tilpassinger

- Samtlige byområder har **utarbeidet interne prosessdokumenter, veiledere eller lignende**, som helt eller delvis søker å definere de ulike gruppens mandat, roller og fullmakter. Innhold og detaljeringsgrad i beskrivelsene varierer, inkludert styringsgruppens rolle og ansvar²



LIKHETER OG FORSKJELLER FRA SENTRALE DOKUMENTER 2/4

SAKSFORBEREDELSE

KATEGORI

LIKHETER

FORSKJELLER



Ressursbruk til saksforberedelse

- Byvekstavtalene **omhandler ikke ressursbruk eller tilnærming** til hvordan saksforberedelse i samarbeidet skal gjennomføres
- Det **finnes ikke felles føringer på ressursbruk eller strukturert tilnærming til saksforberedelse** og samhandling, verken for det enkelte byområde eller for byområdene på tvers

- **Ressurssettingen av sekretariatet varierer** mellom tre og syv heltidsansatte, men oppgavene som utføres av sekretariatet er også forskjellig. Ettersom styringsmodellen er satt opp ulikt for det enkelte område, varierer det også **hvor mye øvrige funksjoner i samarbeidet bidrar med saksforberedelse** til styringsgruppemøter
- **Antall styringsgruppemøter og lengden på disse varierer** noe mellom byvekstområdene



Sekretariatets rolle, mandat og ressursbruk

- **Generelle retningslinjer for byvekstavtalsekretariatet** har blitt utviklet og implementert i samtlige byområder, og tydeliggjør gruppens rolle og ansvar
- **Forberedende arbeid reguleres ikke**, herunder eventuelle sekretariatsfunksjoner mv. Samtlige byvekstområder har likevel opprettet en sekretariatsfunksjon som ivaretar koordinering og forberedende arbeid for de overordnede gruppene i samarbeidet
- Sekretariatsfunksjonens **ressursbruk fastsettes gjennom forslag til finansiering** i det enkelte byområde

- Hvert sekretariat har gjort **lokale tilpasninger** til generelle retningslinjer, slik at ansvarsområder og oppgaver varierer noe mellom dem¹
- Sekretariatenes **utøvelse av rollen varierer** også i praksis. Sekretariatene i Nord-Jæren, Bergen og Trondheim har et **utvidet ansvar innen kommunikasjon og markedsføring av miljøvennlig transport**. Kommunikasjon inkluderer blant annet oppdatering av nettsider, gjennomføring av holdningskampanjer og informasjonsformidling til en bredere interessegruppe og publikum. Sekretariatet i Oslo har et utvidet ansvar innenfor **trafikkanalyser og bompengeberegning**



LIKHETER OG FORSKJELLER FRA SENTRALE DOKUMENTER 3/4

PORTEFØLJESTYRING

KATEGORI

LIKHETER

FORSKJELLER



Finansiering

- Samtlige byvekstområder forutsetter en finansiering basert på **statlige midler, fylkeskommunale midler, kommunale midler og brukerfinansiering (bompenger)**
- **Samtlige byvekstavgifter omfatter bypakker med bompengefinansiering.** Det varierer i hvilken grad byvekstavtalene og bypakkene samsvarer geografisk, og hvordan styringen av avtalene og bypakkene er organisert (en eller to styringsgrupper, antall parter, m.m.)

- I Bergen og Trondheim er **midler for en 10-års periode allerede tildelt til kommunene og eventuelle andre parter**. I Bergensområdet er det spesifisert at porteføljestyringen skal skje innenfor kommunen. I Oslo er **fordelingen av bompenger** over avtaleperioden 40% for Viken og 60% for Oslo¹
- I Byvekstavtalen for Osloområdet og Trondheimsområdet er det **spesifisert at alternative finansieringskilder**, som grunneierbidrag og andre private bidrag, skal vurderes og bidra til finansieringen når det er relevant, noe som ikke er nevnt i de andre avtaleområdene



Porteføljestyring og måloppnåelse

- Alle byvekstområdene skal følge prinsippene for god porteføljestyring, der tiltakene prioriteres basert på **helhetlig vurdering av måloppfyllelse, ressurser, lønnsomhet, planstatus og kapasitet**. God **kostnadskontroll og håndtering av kostnadsøkninger** er også forventet innenfor prosjektporteføljen
- Detaljert føring av porteføljestyring utover prinsippene er i **liten grad regulert i avtalene**

- **Porteføljestyring har varierende fokus i interne dokumenter** for byvekstområdene. Nord-Jæren og Trondheim har omfattende og konkrete beskrivelser
- Enkelte av områdene har **definert porteføljekriterier** (Oslo, Bergen) for å balansere prosjektporteføljen, mens andre påpeker at enkelte mål skal være viktig i porteføljestyringen. Det er **varierende grad av sammenheng mellom mål og porteføljestyring** i beskrivelsene, samt om andre faktorer som risikostyring og hvordan vurdering av nye prosjekter behandles



LIKHETER OG FORSKJELLER FRA SENTRALE DOKUMENTER 3/4

MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING

KATEGORI

LIKHETER

FORSKJELLER



Målsettinger

- **Overordnet nullvekstmål er tydelig spesifisert** innledningsvis i alle avtaler og innholdet i seksjonen er dekket forholdsvis likt i alle avtaler¹
- Samtlige byvekstavtaler har også som målsetning å **bidra til effektivt arealbruk**, skape **mer attraktive by- og tettstedsentre**² og at tiltakene skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken¹
- Samtlige avtaler henviser til **nasjonalt mål** om en **sykkelandel på minimum 20%** i byvekstområdene

- Flere av byene har i tillegg til det overordnede målet om nullvekst, **satt seg egne lokale mål** (Oslo, Bergen, Trondheim)
 - F.eks. reduksjon av personbiltransport, andel null- og lavsutslippskjøretøy, støy og luftforurensing, definert sykkelandel i ulike områder mm.¹



Målindikatorer og rapportering

- Samtlige avtaler har fastsatt **samme felles minimum indikatorsett** (RVU, byindeks (trafikkreg.pkt.) klimagassutslipp, indikatorer for arealbruk og parkering) **som avtaleporteføljen skal rapporteres på**, med varierende grad av detaljering av de ulike indikatorene i selve avtalen²
- Det er utarbeidet en **veileder til indikatorsettet**, inkludert **rapporteringsfrekvens** og **ansvarlig rapporterende**

- Enkelte områder har utarbeidet **egne kriterier for vurdering av måloppnåelse** (f.eks. Trondheim og Bergen) på prosjekt/tiltaksnivå, men hvordan det er definert varierer
- Det benyttes **ulike betegnelser** om indikatorer og hva statistikk viser
- Det er **ikke utarbeidet retningslinjer for vurdering av måloppnåelse** som belyser de **praktiske problemstillingene** som inntreffer i eksempelvis sammenligning av ulike type prosjekter og tiltak, prosjekter og tiltak over tid eller helhetlig effekt av byvekstavtalen



INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



OBSERVERTE FUNN FRA INTERVJURUNDENE I OSLOOMRÅDET*

OBSERVERTE STYRKER

ORGANISERING OG STYRING

- Den konsensusbaserte **modellen legger til rette for at det ikke blir politiske omkamper** om saker, og er viktig for at samarbeidet skal fungere
- Byvekstavtalen oppleves som en **god felles arena** for **samhandling** og **diskusjon** rundt samferdselsprosjekter på tvers av aktører
- En uttalt styrke ved samarbeidet er at det legger til rette for **helhetstenkning og kommunikasjon**, samtidig som det ser på **transport og areal** som et felles system

SAKSFORBEREDELSE

- **Gode og detaljerte saksunderlag** gir muligheten til å sette seg godt inn sakene før styringsgruppemøter
- Sekretariatet har god **forklaringsevne** og gir en oversikt over hvilke beslutninger som må tas i løpet av et år
- Sekretariatet og administrative grupper har **lang erfaring og bred kunnskap** fra arbeidet og har dermed god kunnskap om området
- Det oppleves som at **sekretariatet og byvekst ADM har godt samarbeid og dialog**

PORTEFØLJESTYRING

- Helhetstankegangen rundt **byvekstsamarbeidet på tvers av stat, fylke og kommune** trekkes frem som en stor styrke
- Kriteriene som er utarbeidet for å følge opp viktige prosjekter innen de ulike områdene (sykkel, gange etc.) **oppleves som førende**

MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING

- Stor grad av enighet rundt at **igangsatte prosjekter burde kunne måles bedre** enn det de gjøres i dag

OBSERVERTE UTFORDRINGER

- **Roller, ansvar og beslutningsprosesser** oppleves uklart, og arbeid er delvis overlappende mellom Oslopakke 3 og Byvekstavtalen
- **Arbeid preges av historikk** og det er relativt lite endring i arbeidet etter omegnskommunene ble inkludert i avtalen
- **Ulik styringsmodell** i Oslopakke 3 og byvekstavtalen påvirker samarbeidet
- Den **konsensusbaserte modellen** oppleves utfordrende for enkelte parter
- **Manglende åpenhet** mellom partene oppleves som utfordrende

- Saksunderlagets grad av bearbeidelse **begrenser innspill og beslutninger**, og det mangler informasjon om måloppnåelse og evalueringskriterier
- Tekniske saksunderlag gjør det **tidkrevende å oppnå helhetsoversikt**
- **Lite harmoniserte årshjul** mellom lokale og nasjonale myndigheter, samt **mange finansieringskilder** med ulik øremerking skaper noen utfordringer

- **Porteføljestyling oppleves som utfordrende** grunnet ulike prosjektrammer, høy kompleksitet og krevende ressursallokering. Samtlige oppfatter også at **helhetsperspektivet ikke har tilstrekkelig fokus** i arbeidet
- Det oppfattes at majoriteten av den **reelle porteføljestylingen skjer i sekretariatet** og deres forarbeider
- Det oppleves uklart hva slags type tiltak og prosjekter som skal inkluderes i Oslopakke 3 versus byvekstavtalen, og i hvilke saker de ulike partene har **påvirkningskraft**

- Prosjektporteføljen oppfattes å i **liten grad styres mot måloppnåelse**, og har mangelfull beskrivelse av **forventet effekt på indikatorene**
- Utfordrende å **konkretisere, kvantifisere og operasjonalisere målene**, og det er utydelig om prioriteringer baseres på avtalens- eller lokale parter mål
- Rapporteringsprosesser fra statlig nivå **harmoniserer lite** med prosesser i samarbeidet
- Usikkerhet rundt reisevaneunder-søkelsens evne til å gi et **nøyaktig bilde** av situasjonen



OBSERVERTE FUNN FRA INTERVJURUNDENE I BERGENSOMRÅDET*

OBSERVERTE STYRKER

ORGANISERING OG STYRING

- **Raskt og godt samarbeid** mellom alle involverte aktører, med velfungerende **geografisk** inndeling av arbeidsgrupper
- **Fastsatte finansielle midler på kommunenivå** skaper forutsigbarhet og fremmer beslutningstaking
- Tydeligere **mandat**, organisering av **prioriteringsrådet** og **Statsforvalterens rolle** i styringsgruppen har bidratt til en forbedring av arbeidet
- **Positiv utvikling**, og **optimisme** knyttet til byvekstarbeidet

SAKSFORBEREDELSE

- Overordnet oppslutning rundt at sekretariatet legger grunnlaget for gode diskusjoner og beslutninger
- Saksunderlagene er av **svært høy kvalitet** og sekretariatet viser bred kunnskap og høy samarbeidsvilje med partene i samarbeidet
- Prioriteringsrådets leder har **eierskap til byvekstsamarbeidet**, noe som nevnes som en nøkkel for et effektivt prioriteringsråd
- Åpenhet rundt saksforberedelse og skillet mellom bompengoordningen og byvekstsamarbeidet fungerer bra

PORTEFØLJESTYRING

- Opplevelse av at det **jobbes mot et tydelig mål (nullvekstmålet)** som skal være førende for prosjektene som blir tatt inn i porteføljen
- **Porteføljestyling** og dets **fokus** har økt sterkt de siste årene, og samtlige parter involveres i prosessen for å prioritere prosjekter på en god måte og sikre måloppnåelse

MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING

- **Nullvekstmålet ligger til grunn for måloppnåelse** og prioritering av prosjekter
- Måloppnåelse er **klart definert**, og det oppleves at det er en **tydelig felles forståelse** for alle aktørene i gruppen
- Det er tillit til at prioriteringsrådet gjør en god jobb med å **vurdere og prioritere opp mot måloppnåelsen**
- **Saksarbeidet har forbedret seg over tid** og aktørene i avtalen har forbedret rutiner for datakvalitet som er relevant for måloppnåelsen

OBSERVERTE UTFORDRINGER

- Organisering oppfattes noe **byråkratisk** og prosesser og praksis i styringsgruppen samsvarer ikke alltid med det som er formelt avtalt
- Beslutningsprosesser oppleves **delvis uklare og overlappende** mellom administrative og politiske grupper
- Politisk styringsgruppe sin **innflytelse og tillit er noe begrenset**

- Saksforberedelsene **fremstår noe tekniske og tidkrevende** å sette seg inn i
- **Lite harmoniserte årshjul** mellom lokale og nasjonale myndigheter skaper noen utfordringer

- Samtlige oppfatter at **helhetsperspektivet ikke har tilstrekkelig fokus** i arbeidet og svekkes ytterligere med fastsatte finansielle midler på kommunenivå
- Det kan være **utfordrende å vurdere og måle effektene og gevinster** av gjennomførte tiltak
- **Tydelig retning og rammer** for utvikling av prosjekter oppleves som manglende og **virkemiddelbruken** blir i liten grad diskutert i styringsgruppemøtene

- Utfordrende å **kvantifisere og sammenligne prosjekter** basert på bidrag til overordnet måloppnåelse
- Mangel på systematisk evaluering av prosjekter svekker vurdering i etterkant, og arealkriterier blir i liten grad vurdert
- **Mange finansieringskilder med ulik øremerking** tar fokus fra overordnet måloppnåelse, og det bemerkes at kriteriene for tildeling av midler er utfordrende knyttet mot nullvekstmålet

*) Merk at funn fra intervjuene er en sammenstilling av enkeltpersoners oppfattelse av forbedringspotensialer, og at dette ikke nødvendigvis reflekterer hele avtaleområdets syn på samarbeidet



OBSERVERTE FUNN FRA INTERVJURUNDENE I TRONDHEIM SOMRÅDET*

OBSERVERTE
STYRKER

ORGANISERING OG STYRING

- Samarbeidet etablerer **felles mål og politikk** for klimavennlig transport, med aktiv deltakelse fra statsforvaltningen som styrker arealplanleggingens rolle
- **Flexibel styring** muliggjør justeringer av prosjekter, og jevnlig møter fremmer felles forståelse
- Konsensusbasert beslutningstaking **forhindrer politiske konflikter**, mens harmoniserte frister og prosesser forbedrer samordning

OBSERVERTE
UTFORDRINGER

- Roller og ansvar for partene er **uklare**; klart definerte roller er ønskelig
- Styringsgruppen prioriterer av og til **konsensus fremfor ren måloppnåelse**, noe som forhindrer avvisning av prosjekter basert på lav måloppnåelse
- **Mangel på koordinering** mellom statlige parter fører til forsinkelser og blanding av administrativt og politisk personell oppleves krevende
- Oppleves at partene i styringsgruppen prioriterer **sikring av midler** fremfor **måloppnåelse**, grunnet uklarheter rundt statens forpliktelse til arbeidet

SAKSFORBEREDELSE

- Saksforberedelsen omtales som en **inkluderende prosess** der alle parter har mulighet til å komme med innspill
- Sekretariatet oppleves som **imøtekommende og kunnskapsrike**,
- Representanter fra alle **partenes administrasjon bidrar til avklaringer og oppdateringer** på fremgang i sakene, og partene er med på å **utforme agenda** for møtene
- Det er en **bevissthet om behovet for kvalitetssikring av tall og data**, som opprettholder tillit og nøyaktighet i saksforberedelsen

- Det oppleves **krevende** å sette seg tilstrekkelig inn i sakene og er ønskelig at saksunderlag **tydeliggjør historikk, måloppnåelse og beslutningspunkter**
- Sekretariatets mandat bør **tydeliggjøres**, og de bør inkluderes i høyere grad ved forberedelse av underlag og agenda
- Lokale parter opplever at **statens forpliktelser** i avtalte prosjekter ikke følges opp tilstrekkelig, og at det er for lang saksbehandlingstid

PORTEFØLJESTYRING

- Samtlige har en **tydelig forståelse om at prosjektene i byvekstavtalen skal bygge oppunder nullvekstmålet**
- **Helhetlig og integrert planlegging av areal og transport** bidrar til bedre koordinering og samarbeid mellom ulike parter

- Tilgangen på finansielle midler kombinert med et lavt antall prosjekter og flere finansieringskilder **hindrer reell porteføljestyling**
- Prosjekter bør i større grad **sees samlet i helhetlige programmer** for å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- En høy andel prosjekter anses å være i **prosjektutviklingsfase** sammenlignet med andelen i gjennomføringsfase
- Enkelte parter **mandat oppleves uklart**, og samtlige bemerker at parter representerer egne interesser fremfor helhetlig porteføljestyling

MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING

- Indikatorsettet som er utarbeidet **oppleves som relevant og bra for** oppfølging av porteføljen sin måloppnåelse, og utarbeidelsen av egen arealindikator har bidratt

- Bedre **analyse og evaluering for måloppnåelse** mot nullvekstmålet etterspørres, samt tilstrekkelig innsikt
- **Tydelig evaluering av måloppnåelse bør påvirke handlingsplanen**, og det antydes at denne koblingen er manglende i dagens utarbeidelse
- Samtlige mener at **målhierarkiet** har behov for tydeliggjøring, og indikatorer for målsetning rundt areal savnes
- **Overførbare midler** påvirker fremgangen i arbeidet og fører til tider til utsettelse



OBSERVERTE FUNN FRA INTERVJURUNDENE PÅ NORD-JÆREN*

OBSERVERTE STYRKER

ORGANISERING OG STYRING

- Byvekstsamarbeidet skaper en **felles arena** for å sikre helhetlig byutvikling og en felles ambisjon om å nå nullvekstmålet
- Den konsensusbaserte modellen **hindrer politiske omkamper** og organisering i faggrupper muliggjør en helhetlig tilnærming
- Beslutningsprosessen og regelmessig samarbeid sikrer bred representasjon og involvering av alle aktører i avtalen
- Felles arena med økonomiske insentiver sikrer utvikling i **samme retning**

SAKSFORBEREDELSE

- Saksforberedelsen er av **høy kvalitet**, og involveringen av partene gir rom for dialog og diskusjon
- Bevissthet rundt behovet for **kvalitetssikring** av tall og data sikrer tillitt til saksunderlagene og forberedende prosess
- **Statlige samordningsmøter før styringsgruppemøtene er viktige** for effektiv møteledelse og saksfremdrift

PORTEFØLJESTYRING

- Helhetlig tilnærming muliggjør samordning av ressurser, bedret effektivitet og balansert ressursallokering
- Prosjektprioritering tilrettelegger for **helhetstenking** og **balansering av porteføljen**
- Avtalen vektlegger nullvekstmålet og sikrer at porteføljen styres deretter
- Samtlige er positive til at **arealkriterier** har fått plass i porteføljestyringen og integrert planlegging av areal og transport bidrar til bedret samarbeid

MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING

- Det er en **generell oppfatning av at nullvekstmålet er det overordnede målet**, men det kan være utfordrende å rapportere fremdrift på dette målet
- **Transparens i arbeidet oppfattes som en styrke**, og fremmer ansvarliggjørelse både på individnivå og organisasjonsnivå

OBSERVERTE UTFORDRINGER

- **Konsensus for fire kommuner** har erfaringsmessig vært **krevende**, og det oppleves at aktører fremmer egne interesser over helhetsperspektivet
- Uenighet om **beslutningsprosesser** og **utydelige mandater og roller** skaper utfordringer i samarbeidet
- Mangfoldet av finansieringskilder **svekker helhetsforståelsen** grunnet øremerking til særegne prosjekttyper
- Samtlige opplever manglende oppfølging av forpliktelse fra staten
- Offentlighet rundt arbeidet åpner for fremming av politisk agenda

- Saksunderlag **fremstår tekniske** og tydeliggjøring av historikk, måloppnåelse og beslutningspunkter ønskes, samt porteføljeoversikt
- Saksunderlagene har tidvis rom for forbedring og kvalitetssikring
- **Forsinket utsendelse** begrenser mulighet for innspill og forberedelser
- Usynkroniserte tidslinjer og utilstrekkelig prosjektinformasjon gjør saksforberedelse krevende
- **Bedret samhandling** mellom forhandlingsleder Statens vegvesen og sekretariatet behøves

- Bedret **prosess for porteføljestyring** etterspørres, samt tydeliggjøring av roller og beslutningsrammer
- **Motstridende målsettinger** skaper konflikter og særlig arealproblematikk inkluderes i liten grad i diskusjonene
- Prosjekter som er bundet av avtalen og ikke inkluderes i porteføljestyringen skaper utfordringer, særs ved forsinkelse
- Tildelingen av midler fører ofte til parter beskyttelse av egne midler, og frykt for at overskridelser vil påvirke eget prosjekt skaper usikkerhet

- Mål av **årsak-virkningssammenhenger** oppleves **utfordrende**, og forsterkes av utydelige effektmål på prosjektnivå
- **Rapportering på tvers av byvekstområdene** etterspørres, samt sterkere kobling mellom rapportering og neste års handlingsprogram
- Helhetsperspektivet er til dels manglende, da prosjektene ofte vurderes isolert
- **Tertialrapportering** kan være tid- og ressurskrevende, og økende kompleksitet gjør at flere fag må inkluderes i rapporteringsprosessen

*) Merk at funn fra intervjuene er en sammenstilling av enkeltpersoners oppfattelse av forbedringspotensialer, og at dette ikke nødvendigvis reflekterer hele avtaleområdets syn på samarbeidet



INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



NØKKELFUNN FRA NÅSITUASJONSBESKRIVELSEN PÅ TVERS AV BYVEKSTOMRÅDENE

STYRKER

Organisering
og styring

SAMARBEIDET OG ORGANISERINGEN SIKRER EN FELLES AMBISJON

Organiseringen av byvekstsamarbeidet sikrer **bred involvering** og partene enes om at **konsensusmodellen** er avgjørende og best egnet modell for å få samarbeidet til å fungere

Saksforberedelse

EN ÅPEN OG INVOLVERENDE PROSESS SIKRER SAMARBEID MELLOM AKTØRENE

Opplevelse av en **åpen** og **koordinert** saksforberedelsesprosess, med godt samarbeid på tvers av aktører. Viktige **faglige innspill** blir vurdert i prosessen

Porteføljestyling

PORTEFØLJESTYRINGSPRINSIPPER OG -KRITERIER BIDRAR STERKT

Porteføljestytingsprinsippene gir grunnlag for **helhetstenkning** og byvekstområder med **porteføljekriterier** opplever tydeligere fokus på porteføljestyling

Måloppnåelse
og rapportering

FORSTÅELSE FOR NULLVEKSTMÅLET OG FOKUS PÅ ANALYSE BEDRER RAPPORTERING

Partene i samarbeidet har en tydelig forståelse av **nullvekstmålet**, og felles **indikatorsett** kombinert med **åpenhet** rundt rapportering av måloppnåelse har **bedret rapporteringen** de siste årene

UTFORDRINGER

Organisering
og styring

UKLARHET RUNDT MANDAT OG ROLLER REDUSERER EFFEKTIVITET

Grad av uklarthet i **rolle** og **ansvar** i byvekstsamarbeidet skaper unødvendige diskusjoner og reduserer effektivitet. Manglende tydelighet angående statens forpliktelser fører tidvis til at partene i avtalen prioriterer sikring av midler til egne tiltak fremfor fokus på helhetlig måloppnåelse

Saksforberedelse

SAKSUNDERLAGENE OG TILHØRENDE PROSESSER HAR EFFEKTIVISERINGSPOTENSIALE

Det er **varierende kvalitet** og **effektivitet** i saksforberedende prosesser, og en mer **tilpasset fremstilling** av saksunderlagene vil være fordelaktig. Videre bør koordinering av årshjul og prosesser bedres for å muliggjøre effektive beslutninger

Porteføljestyling

MANGLENDE FØRINGER OG KOBLING TIL MÅLOPPNÅELSE SVEKKER PORTEFØLJESTYRINGEN

Mangel på **tydelige føringer** og sammenheng mellom **måloppnåelse** og **porteføljen** som helhet, gjør at reell porteføljestyling oppleves utfordrende

Måloppnåelse
og rapportering

BEHOV FOR SYSTEMATISK OG HELHETLIG VURDERING PÅ TVERS AV PROSJEKTER

Manglende analyser og **kriterier for måloppnåelse** for prosjekter skaper usikkerhet og begrenser muligheten for å sammenligne. Det er svært krevende å gjøre gode faglige analyser av effektene på enkelte prosjekter, og objektive kriterier for sammeligning av alle prosjekters nytte er utfordrende



INNHold

1. Bakgrunn og avgrensninger	4
2. Tilnærming og prosess	7
3. Sentrale funn i nåsituasjonsbeskrivelse	11
- <i>Likheter og forskjeller i sentrale dokumenter og annen dokumentasjon</i>	11
- <i>Observerte styrker og utfordringer i de enkelte byområdene</i>	20
- <i>Nøkkelfunn på tvers av byområdene</i>	25
4. Eksempler på praksis fra byvekstområdene	27



ERFARINGER OG DAGENS PRAKSIS I STYRINGSGRUPPENE ER HENTET FOR Å DANNE GRUNNLAG FOR VIDERE ANBEFALINGER

Som del av kunnskapsgrunnlaget er erfaringer og eksempler på dagens praksis innen de fire temaene i styringsgruppene hentet frem. Dette har videre dannet grunnlaget for arbeidsgruppens forslag til prinsipper for forbedring av styringsmodellen, sammen med funn fra dokumentstudien og intervjuene. Se vedlegg 3 og 4 for arbeidsgruppens forslag til prinsipper basert på dagens praksis.

TEMA	 Organisering og styring	 Saksforberedelse	 Porteføljestyling	 Måloppnåelse og rapportering
EKSEMPEL PÅ DAGENS PRAKSIS	Gode rolle- og ansvarsbeskrivelser	Årshjul for styringsgruppens arbeid og tydelig saksforberedelsesprosess	Tydeliggjort tilnærming til porteføljestyling	Veileder for måloppnåelse



ROLLE- OG ANSVARSBEKSRIVELSER TREKKES FREM SOM ET GODT EKSEMPEL INNEN ORGANISERING OG STYRING

Flere byvekstområder har utarbeidet rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet, i sikte på å tydeliggjøre organiseringen, samt deres ansvar og oppgaver. Disse har dannet grunnlaget i utarbeidelsen av tiltakene som er presentert i vedlegg 3.

Følgende praksis trekkes frem som eksempler:

1. Informasjon til deltakerne - Bergen

Gir en oversikt over alle partene i Byvekstavtalen for Bergen, Miljøløftet. Dokumentet presenterer hvordan partene er organisert, samt deres hovedfunksjon og målsetning i arbeidet.

2. Mandat for Prioriteringsrådet - Bergen

Tydeliggjør Prioriteringsrådets rolle i Byvekstavtalen for Bergen. Dokumentet inneholder blant annet en beskrivelse av gruppens formål, ansvar og oppgaver, organisering og forventinger til samarbeid med andre grupper i avtalen. Lignende dokumenter finnes også for andre parter i samarbeidet, blant annet for arbeidsgrupper og samordningsfunksjonen.

3. Miljøpakkens lille grønne - Trondheim

Presenterer styringssystemet i Miljøpakken, med fokus på fora i avtalen fremfor hver enkelt rolle. Blant annet beskrives kontaktutvalget (styringsgruppen), programrådet og arbeidsutvalget. For hvert forum beskrives deres formål, funksjon og målsetting, samt deltakere.

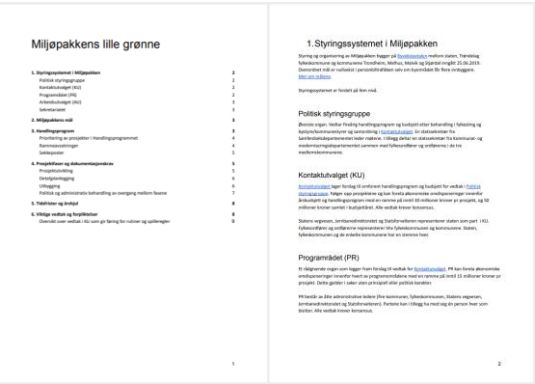


INFORMASJON TIL DELTAKERNE (BERGEN)

MANDAT FOR PRIORITERINGSRÅDET (BERGEN)

På hvilken måte gagner tiltaket samarbeidet?

- Sikrer at aktørene forstår sin spesifikke rolle i samarbeidet og hvordan denne bidrar til de overordnede målene
- Klare definisjoner av ansvar bidrar til å redusere muligheten for konflikter og misforståelser som kan oppstå når det er usikkerhet om hvem som har ansvar for hva
- Samarbeidspartene kan koordinere sine aktiviteter bedre. Dette bidrar til å unngå overlapping av arbeid, reduserer tidsspille og sikrer at alle bidrar til samarbeidet på en meningsfull måte



MILJØPAKKENS LILLE GRØNNE (TRONDHEIM)



ÅRSHJUL FOR BYVEKSTARBEIDET ER UTARBEIDET I ENKELTE BYVEKSTOMRÅDER OG TREKKES FREM SOM ET GODT EKSEMPEL

Flere byvekstområder har utarbeidet årshjul for styringsgruppens arbeid i byvekstsamarbeidet, i sikte på å gi et overblikk over nøkkelaktivitetene og temaene som diskuteres gjennom året. Disse har dannet grunnlaget i utarbeidelsen av tiltakene som er presentert i vedlegg 3.

Følgende praksis trekkes frem som eksempler:

1. Miljøpakkens årshjul

Miljøpakken har utarbeidet et årshjul som viser årlige gjøremål og tidsfrister. Årshjulet er tredelt, og viser et eget løp for utarbeidelsen av handlingsprogrammet, rapportering og evaluering av måloppnåelse. Innen hvert løp er nøkkelaktiviteter, frister og behandlingsprosesser i fora fordelt utover året.

Samtlige byvekstområder har også utarbeidet årshjul eller prosesser for arbeidet. Oslo har et årshjul som viser nøkkelaktiviteter per måned, samt et prosessdokument som detaljerer arbeidsflyten ytterligere. Bergen har et tydelig definert løp for behandling av handlingsprogrammet med hovedfrister, men det er ikke visualisert som et årshjul. Nord-Jæren utarbeider et eget årshjul høsten 2023.

På hvilken måte gagnar tiltaket samarbeidet?

- Årshjul gir et klart bilde av avtalens hovedarbeid og prosesser, hvilket gjør det lettere å samordne innsatsen mellom ulike parter og kommunisere arbeidet både internt og eksternt
- Tydelig fastsetting av frister gir forutsigbarhet for alle parter i samarbeidet, og styrker også ansvarlighet blant partene
- Et tredelt årshjul sikrer at hvert løp får et større fokus og settes på agendaen i styringsgruppens arbeid. Dette er særlig fordelaktig i forhold til evaluering av måloppnåelse





TYDELIGE KRAV TIL SAKSFORBEREDELSESPROSESSEN TREKKES FREM SOM ET GODT EKSEMPEL INNEN SAKSFORBEREDELSE

En frist for utsendelse av saksunderlag i forkant av styringsgruppemøter er fastsatt på tvers av alle byvekstområder. Videre har samtlige byvekstområder fastsatt tidsfrister og utarbeidet retningslinjer utover dette, i sikte om å bedre og tydeliggjøre saksforberedelsesprosessen. Disse har dannet grunnlaget i utarbeidelsen av tiltakene som er presentert i vedlegg 4.

Følgende praksis trekkes frem som eksempler:

1. Fastsettelse av frister i saksforberedelsesprosessen - Bergen

Det er fastsatt en frist for innsending av saksunderlag 10 dager før møter i Prioriteringsrådet, som vanligvis er litt over en uke før styringsgruppens møter.

2. Fastsettelse av frister i saksforberedelsesprosessen - Trondheim

Det er fastsatt en frist for innsending av saksunderlag 10 dager før møter i Programrådet, som vanligvis er 14 dager før styringsgruppens møter.

3. Notatmal - Bergen

Notatmalen skal benyttes for alle saker som innsendes til behandling i styringsgruppens møter, og har klare krav til innhold

4. Informasjonsskriv om prosjektark- Bergen

Dokumentet gir en innføring i utfyllingen av avtalens prosjektark, med hjelpetekster, tips og annen støtte til å skrive gode prosjektark.

På hvilken måte gir tiltaket samarbeidet?

- God saksforberedelsesprosesser er essensielt for effektive møter, både i forberedelsesfasen og under selve møtet
- Frister, maler og hjelpetekster bidrar til å bedre kvaliteten og effektiviteten i saksforberedelsesprosessen. Gode saksunderlag vil videre sikre tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for møtedeltakerne i vurdering av saker

Totalkostnad	Tidligere løysing	2024	2025	2026	2027	Andre finansiering
158 300	53 200	35 000	19 700	4 300	-	55 100

EKSEMPEL PÅ NOTAT
(BERGEN)

Utfylling av prosjektskjema på miljøløftet.no

Registrering og innlogging

Prosjektskjema

INFORMASJONSSKRIV OM
PROSJEKTARK
(BERGEN)



TYDELIG BESKRIVELSE AV TILNÆRMING TIL PORTEFØLJESTYRING TREKKES FREM SOM ET GODT EKSEMPEL PÅ DAGENS PRAKSIS

Enkelte byvekstområder har utarbeidet beskrivelser av og tilnærming til porteføljestyring. Disse har dannet grunnlaget i utarbeidelsen av tiltakene som er presentert i vedlegg 4.

Følgende praksis trekkes frem som eksempler:

1. Informasjon til deltakere - Bergen

Det klargjør hensikten med porteføljestyring og gir en grundig innføring i Miljøløftets tilnærming til dette konseptet. Videre gir det en detaljert beskrivelse av hvordan styringsprosessen fungerer gjennom året, og hvordan det brukes som verktøy for å oppnå nullvekstmålet.

2. Styring av porteføljen - Nord-Jæren

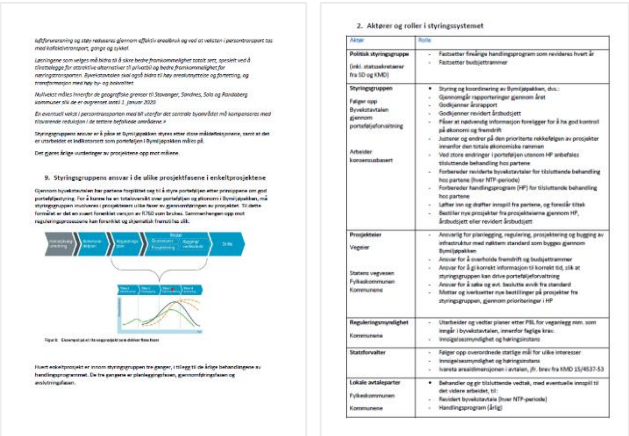
Dette dokumentet har som formål å gi en helhetlig oversikt over hvordan jobbe med økonomisk status, prosjekters framdrift og ansvarlig porteføljestyring. Samtidig vil det sikre at prosjekteierne beholder ansvaret for løpende kostnadsstyring innenfor hvert enkelt prosjekt. Dette skaper et rammeverk som støtter effektiv styring og samtidig ansvarliggjør prosjekteierne ansvar for kostnadskontroll.



INFORMASJON TIL DELTAKERNE - STYRING AV PROSJEKTER OG TILTAK (BERGEN)

På hvilken måte gagner tiltaket samarbeidet?

- Forståelse og oversikt over hva porteføljestyring innebærer i byvekstavtalen
- Tydeliggjør ansvarfordelingen innenfor porteføljestyring
- Gir tydelige føringer for hvordan drive reell porteføljestyring
- Tilby opplæring og støtte for å sikre at alle er kjent med de spesifikke retningslinjene og verktøyene nevnt i dokumentene



STYRING AV PORTEFØLJEN (NORD-JÆREN)



FLERE GREP ER TATT FOR Å BEDRE FOKUS PÅ MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING I BYVEKSTOMRÅDENE

Det er utbedret en indikatorveileder for evaluering av måloppnåelse på tvers av byvekstområdene. Videre har samtlige byvekstområder tatt ulike grep for å øke fokus på måloppnåelse i arbeidet. Disse har dannet grunnlaget i utarbeidelsen av tiltakene som er presentert i vedlegg 4.

Følgende praksis trekkes frem som eksempler:

1. Fastsetting av hovedfokus - Oslos handlingsprogram

I begynnelsen av hvert handlingsprogram fastsetter Oslo et hovedfokus som skal være styrende for perioden, og tydeliggjør satsningsområder på kort sikt. Hovedfokuset er tett knyttet opp mot måloppnåelse i byvekststavelen

2. Rapport for måloppnåelse - Oslo

Oslo utarbeider en årlig rapport for måloppnåelse. Rapporten tydeliggjør effekten på nøkkelindikatorer for måloppnåelse i perioden og kan benyttes for å vurdere prioriteringer og virkemidler i fremtidige handlingsprogram

3. Veileder for vurdering av måloppnåelse - Bergen

Bergen har utarbeidet en veileder for vurdering av prosjekters måloppnåelse, inklusiv en poengrangering for å i større grad kunne sammenligne relevante prosjekter mot hverandre

På hvilken måte gir tiltaket samarbeidet?

- Bidrar til å tydeliggjøre forventningene til måloppnåelse, både mellom prosjekttypene og fra handlingsprogram til handlingsprogram
- Øker fokus på måloppnåelse i utarbeidelse av nye handlingsprogram
- Bidrar til at partene enklere kan vurdere tiltak, prosjekters og virkemidlers bidrag til måloppnåelse



HANDLINGSPROGRAM
(OSLO)

RAPPORT OM MÅLOPPNÅELSE
(OSLO)



VEILEDER FOR VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE
(BERGEN)



This presentation contains information that may be privileged or confidential and is the property of the Capgemini Group.

Copyright © 2023 Capgemini. All rights reserved.

About Capgemini Invent

As the digital innovation, design and transformation brand of the Capgemini Group, Capgemini Invent enables CxOs to envision and shape the future of their businesses. Located in more than 36 offices and 37 creative studios around the world, it comprises a 10,000+ strong team of strategists, data scientists, product and experience designers, brand experts and technologists who develop new digital services, products, experiences and business models for sustainable growth.

Capgemini Invent is an integral part of Capgemini, a global leader in partnering with companies to transform and manage their business by harnessing the power of technology. The Group is guided everyday by its purpose of unleashing human energy through technology for an inclusive and sustainable future. It is a responsible and diverse organization of 270,000 team members in nearly 50 countries. With its strong 50-year heritage and deep industry expertise, Capgemini is trusted by its clients to address the entire breadth of their business needs, from strategy and design to operations, fueled by the fast evolving and innovative world of cloud, data, AI, connectivity, software, digital engineering, and platforms. The Group reported in 2020 global revenues of €16 billion.

Get the Future You Want | www.capgemini.com/invent



Forslag til prinsipper for forbedring og effektivisering av byvekstavtalenes styringsgrupper

Vedlegg 3: Rollebeskrivelser og årshjul

29.09.2023

Versjon 0.99

1. Introduksjon	3
2. Forslag til prinsipper	6
- Tydelige roller og ansvar	6
- Felles årshjul	17
3. Forslag til implementeringsplan	24

Introduksjon

Introduksjon til dokumentet

Det er arbeidsgruppens vurdering at utfordringene i arbeidet er knyttet til uklarheter rundt roller og ansvar i styringsgruppene, og anbefaler derfor å starte med introduksjon av **rolle- og ansvarsbeskrivelser samt tematisk årshjul for styringsgruppene**. Dette dokumentet presenterer tiltakene inkludert under prinsipp en og to.

Prinsipper presentert i dette dokumentet

1. **Tydeliggjøre roller og ansvar:** Det er blitt utarbeidet et forslag til rolle- og ansvarsbeskrivelser for samtlige involverte aktører i byvekstsamarbeidet. Disse beskrivelsene er utviklet for å tydeliggjøre styringsgruppens og øvrige aktørers rolle og ansvar, samt presisere forventninger til partenes felles ansvar som knytter seg til deres bidrag i byveksttalen.
2. **Felles årshjul:** Det er utarbeidet et felles tematisk årshjul for alle byvekstområder. Hensikten er å synliggjøre rammer for nødvendig møteaktivitet i styringsgruppene gjennom året, samt for å sikre effektiv og strukturert tilnærming til styringsgruppemøtene.

Prinsippene er utviklet i tråd med arbeidsgruppens mandat¹

I sikte på å forbedre og effektivisere arbeidet i styringsgruppen, skal arbeidsgruppen:



Forenkle praksis
i styringsgruppene



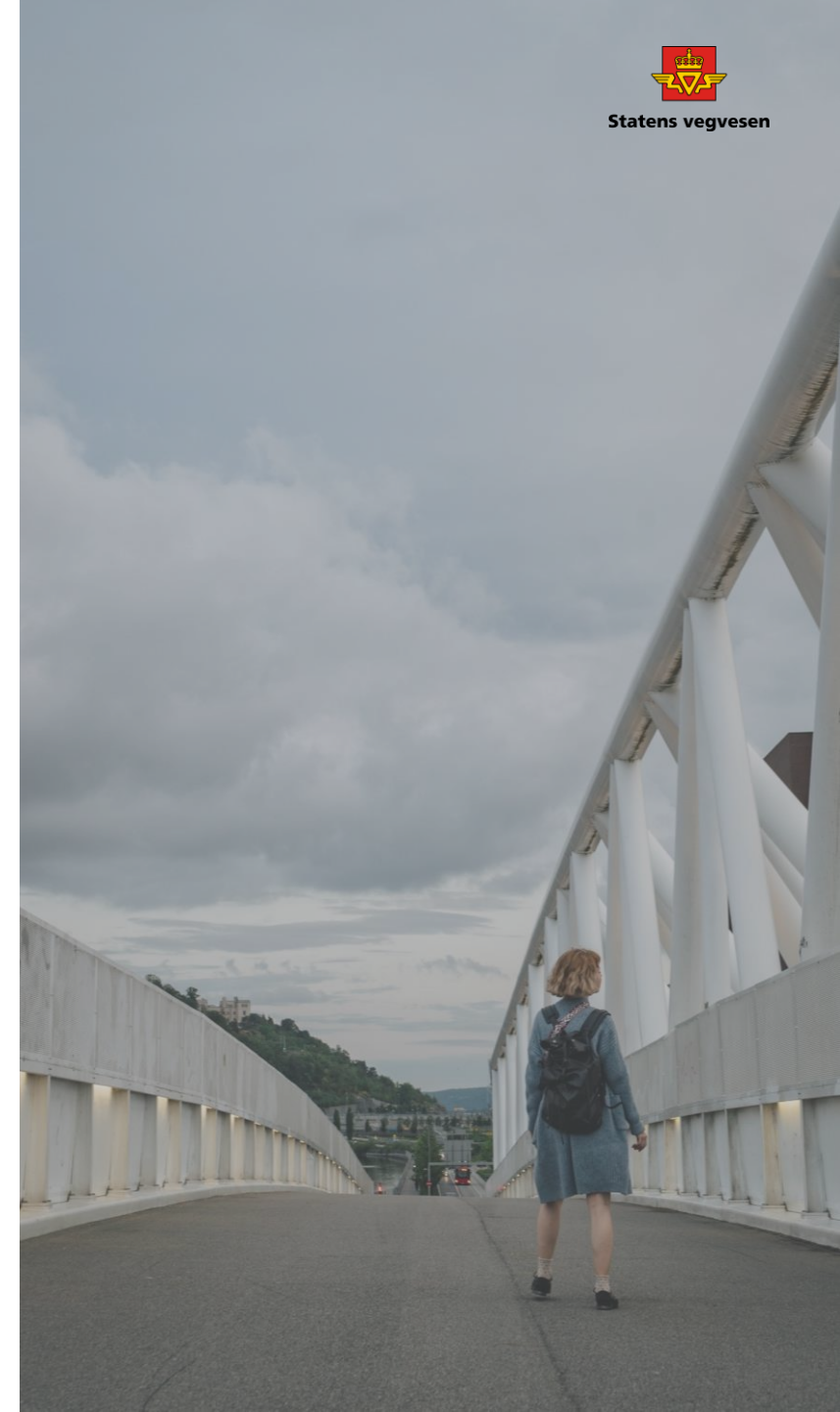
Samordne praksis
i styringsgruppene



Skape bedre rammer
rundt styringen



Sette målstyring
tydeligere på agendaen



BYVEKSTAVTALENE SKAL LEGGE TIL RETTE FOR AT VEKSTEN I PERSONTRANSPORTEN SKAL TAS MED KOLLEKTIVTRAFIKK, SYKKEL OG GANGE



Kort om byvekstavtalene

Byvekstavtalene er et partnerskap mellom kommune, fylkeskommune og stat.

Styrken med byvekstavtaler er at partene kan komme sammen med ulike virkemidler, og jobbe sammen mot et felles mål. Målet med byvekstavtalene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Gjennom ordningen med byvekstavtaler går staten inn og bidrar med finansiering for å nå dette målet, i samarbeid med lokale parter. Lokale myndigheter fører samtidig en målrettet arealpolitikk som bygger opp under investeringene i transportsystemet, i tråd med regional og interkommunal areal- og transportplan.

Kilde 1: Byvekstavtalene, Kilde 2: Regjeringen.no, *Byvekstavtaler og belønningsavtaler*

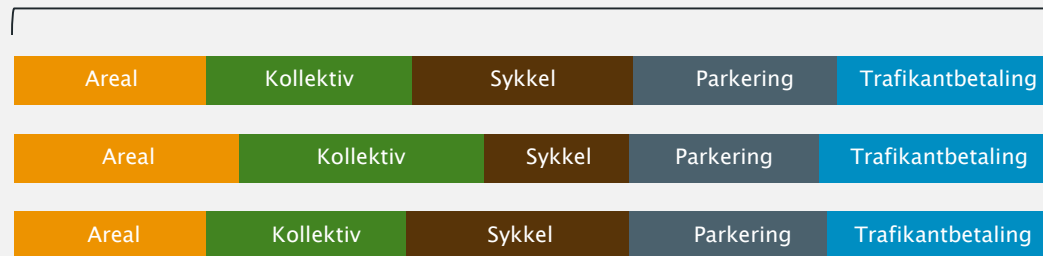


Virkemiddelbruk i byvekstavtalene

Byområdene er forskjellige, og det er ulike kombinasjoner av virkemidler som i samspill bidrar til måloppnåelse. I tillegg til god tilrettelegging for sykling, gange og kollektivtransport har restriktive tiltak for bil og arealbruk stor betydning for måloppnåelse.

Avtalene porteføljestyres, og det er lagt opp til at virkemiddelbruken og vurdering av nye virkemidler kan justeres dersom det ligger an til at målet ikke nås.

Eksempel på ulik vekting av enkelttiltak



Kilde 1: Regjeringen.no, *Byvekstavtaler og belønningsavtaler*. Kilde 2: Vegdirektoratet Styrings- og strategistaben, *Byutredninger 25. januar 2018*.

1. Introduksjon	3
2. Forslag til prinsipper	6
- Tydelige roller og ansvar	6
- Felles årshjul	17
3. Forslag til implementeringsplan	24

Rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet

Informasjon om inndeling

Hver rolle- og ansvarsbeskrivelse er delt opp i hva som er aktørens rolle og ansvar og hva som forventes av aktøren. For partene som sitter i styringsgruppen er deres felles ansvar også beskrevet. Dette er for å tydelig skille mellom hva styringsgruppen har et felles ansvar for og hva som særlig kreves og forventes av hver rolle. Det er også lagt opp til lokale tilpasninger ved behov for dette.

Beskrivelsen for styringsgruppen er delt i *styringsgruppens hovedansvar* og hva som er *felles ansvar for alle partene*.

Utarbeidelsen av rolle- og ansvarsbeskrivelsene er basert på dagens praksis i byvekstavtaleområdene. Se Vedlegg 2, kapittel 4.





Rolle og ansvar for styringsgruppen

STYRINGSGRUPPENS HOVEDANSVAR:

- Sikre en strategisk og effektiv gjennomføring av byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet, blant annet ved hjelp av helhetlig evaluering av måloppnåelse
- Vurdere politiske og strategiske spørsmål og virkemidler som kan påvirke retningen og utviklingen av byvekstsamarbeidet innenfor gjeldende avtale
- Behandle forslag til fireårig handlingsprogram og årsbudsjett for byvekstavtalen, som danner grunnlag for innspill til statsbudsjett og lokalpolitisk behandling, og forelegges for politisk styringsgruppe
- Styre og koordinere byvekstavtalen, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring, og følge opp måloppnåelse og økonomi
- Ha overordnet ansvar for måloppnåelse i byvekstavtalen

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavtalen samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet
- Eventuelle fullmakter delegert til administrativ gruppe beskrives her av det spesifikke byvekstområdet



Rolle og ansvar for styringsgruppeleder

ROLLE OG ANSVAR

- Ha det overordnede ansvaret for å forberede og lede møtene i styringsgruppen, herunder beslutte forslag til agenda etter innspill fra sekretariatet og sikre tilstrekkelig beslutningsgrunnlag i samråd med sekretariatsleder
- Være bindeledd mellom styringsgruppen og Samferdselsdepartementet
- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, og fremme at nullvekstmålet blir oppnådd

FORVENTNINGER

- Sikre at beslutninger som tas i møtene har konsensus og er i tråd med avtalen
- Formidle nye føringer fra Samferdselsdepartementet, samt forventninger og tilbakemeldinger mellom styringsgruppen og departementene
- Rapportere til Samferdselsdepartementet
- Legge til rette for et godt samarbeidsklima i styringsgruppen
- Tilrettelegge for balansert fremleggelse av saker for styringsgruppen, i samråd med sekretariatets leder. Fremleggelse av saker bør være relevant for avtalen og arbeidet, balansert og gi et nyansert og tydelig bilde av hva styringsgruppen skal beslutte

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- *Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet*



Rolle og ansvar for sekretariatsleder

ROLLE OG ANSVAR

- Lede sekretariatets arbeid og leveranser til styringsgruppen, herunder forslag til handlingsprogram, årsbudsjett og rapporter
- Lede sekretariatets forberedelse til og deltakelse i styringsgruppemøter, i samråd med styringsgruppens leder. Fremleggelse av saker skal være balansert, relevant for avtalen og arbeidet, samt gi et nyansert og tydelig bilde av hva styringsgruppen skal beslutte
- Sikre at sekretariatet arkiverer alle saksdokumenter og referater etter gjeldende lover for offentlig forvaltning. Relevante dokumenter skal også være tilgjengelige for partene
- Sørge for at sekretariatet arbeider i henhold til retningslinjene som er vedtatt for sekretariatet

FORVENTNINGER

- Være nøytral og legge til rette for balanse både i den formelle og uformelle dialogen med partene. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon
- Sikre at forslag til agenda legges fram for godkjenning av styringsgruppens leder før utsending
- Sørge for at saker som er til beslutning som hovedregel har vært til behandling i xx (fylles ut av det enkelte byvekstområde)
- Tilrettelegge for at sekretariatet har oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort
- Bidra i etableringen av gode rutiner for mål og økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt
- Sørge for at sekretariatets ferdigstilling og klargjøring av saksunderlag er i tråd med styringsgruppens forventninger til saksforberedelse, samt tilgjengeliggjøring og utsendelse til styringsgruppen normalt en uke før møtet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- *Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet*



Rolle og ansvar for administrativ gruppe

ROLLE OG ANSVAR

- Drøfte og forberede forslag til handlingsprogram som fremmes til styringsgruppen
- Drøfte politiske og strategiske spørsmål og virkemidler som kan påvirke retningen og utviklingen av byvekstsamarbeidet
- Drøfte og forberede forslag til vedtak i samarbeid med sekretariatet for styringsgruppen
- Foreslå prioritering og balansering av portefølje basert på vurderingskriterier og satsingsområder
- Drøfte avvik og gi råd på gjennomføring av handlingsprogrammet
- Drøfte saker på vegne av styringsgruppen, når saken faller innenfor den administrative gruppens lokale fullmakter
- Opprette ad-hoc arbeidsgrupper for utredning av enkelte tema ved behov

FORVENTNINGER

- Gi faglig gode og balanserte råd for best mulig måloppnåelse, samt vurdere risiko opp mot samfunnsutviklingen, teknologisk utvikling og kostnadsutvikling
- Gi råd på nytte, kostnader og risiko knyttet til prosjekter, tiltak og virkemidler
- Omtale eventuell uengighet mellom aktørene

GRUPPENS LOKALE MANDAT OG EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- *Mandat for den administrative gruppen beskrives her av hvert byvekstområde*
- *Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet*



Rolle og ansvar for kommunene

ROLLE OG ANSVAR

- Representere kommunen i styringsgruppen ved å fremme synspunkter og behov, samt utarbeide forslag og innspill på vegne av kommunen
- Fremme nye prosjekter og tiltak fra kommunen som er i tråd med byvekstavtalens mål
- Følge opp og rapportere iht. økonomi, fremdrift, måloppnåelse og risiko for tiltak og prosjekter hvor kommunen er prosjekteier
- Lokal planmyndighet for sitt kommuneområde med ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken, som bygger opp under nullvekstmålet og investeringene i transportsystemet
- Vurdere andre virkemidler utover arealpolitikk for å nå nullvekstmålet, dette inkluderer eksempelvis trafikkregulering, parkeringstiltak og tilrettelegging for bildeling

FORVENTNINGER

- Bidra i analyser og vurderinger av forslag til fire års handlingsprogram, årsbudsjett, samt fastsettelse av mål og prioriteringer i porteføljen, som fagekspert/-ressurs på kommunale forhold
- Analysere og evaluere effekten og gjennomføringen av tiltak og prosjekter hvor kommunen er prosjekteier mot byvekstavtalens mål, samt sikre god kvalitet i rapportering av sine egne indikatorer
- Samarbeide med sentrale aktører og bidra til kunnskapsdeling og erfaringsutveksling

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavtalen samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- *Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet*



Rolle og ansvar for fylkeskommune

ROLLE OG ANSVAR

- Representere fylkeskommunen i styringsgruppen ved å fremme synspunkter og behov, samt utarbeide forslag og innspill på vegne av fylkeskommunen
- Fremme nye prosjekter og tiltak fra fylkeskommunen som er i tråd med byvekstavtalens mål
- Følge opp og rapportere iht. økonomi, fremdrift, måloppnåelse og risiko for tiltak og prosjekter hvor fylkeskommunen er prosjekteier
- Ivareta rollen som ansvarlig for kollektivtrafikk, og sikre utvikling av felles rute-, pris- og takstruktur i fylket. Dette innebærer også rapportering på indikator for kollektiv
- Sørge for oppfølging av finansieringsavtalen med bompengeselskapet for de byene der fylkeskommunen er oppdragsgiver for bypakken

FORVENTNINGER

- Bidra i analyser og vurderinger av forslag til fire års handlingsprogram, årsbudsjett, samt fastsettelse av mål og prioriteringer i porteføljen, som fagekspert/-ressurs på regionale forhold
- Analysere og evaluere effekten og gjennomføringen av tiltak og prosjekter hvor fylkeskommunen er prosjekteier mot byvekstavtalens mål, samt sikre god kvalitet i rapportering av sine egne indikatorer
- Samarbeide med sentrale aktører og bidra til kunnskapsdeling og erfaringsutveksling
- Ta initiativ til samordning av hvert enkelt knutepunktprosjekt der ikke andre aktører har tatt et slikt initiativ, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavtalen samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- *Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet*



Rolle og ansvar for Statens vegvesen

ROLLE OG ANSVAR

Statens vegvesens rolle på vegne av staten:

- Lede oppfølging av byvekstavtalene på vegne av staten og koordinere statlige parter i samarbeidet
- Følge opp politiske og strategiske spørsmål og virkemidler som kan påvirke retningen og utviklingen av byvekstsamarbeidet i dialog med Samferdselsdepartementet
- Følge opp avtalene med hensyn til rapportering av måloppnåelse, ved å ivareta et felles indikatorsett for byvekstavtalene
- Følge opp bruk av statlige midler, samt sikre gode retningslinjer for rapportering på bruk
- Sikre koordinering av de statlige aktørene i byvekstavtalene

Statens vegvesen som part:

- Representere Statens vegvesen og staten i styringsgruppen ved å fremme synspunkter og behov, samt utarbeide forslag og innspill
- Fremme nye prosjekter og tiltak fra Statens vegvesen som er i tråd med byvekstavtalens mål
- Følge opp og rapportere iht. økonomi, fremdrift, måloppnåelse og risiko for tiltak og prosjekter hvor Statens vegvesen er prosjekteier
- Sørge for oppfølging av finansieringsavtalen med bompengeselskapet for de byene der Statens vegvesen er oppdragsgiver for bypakken

FORVENTNINGER

- Bidra i analyser og vurderinger av forslag til fire års handlingsprogram, årsbudsjett, samt fastsettelse av mål og prioriteringer i portefølje, som fagekspert/-ressurs på veginfrastruktur
- Analysere og evaluere effekten og gjennomføringen av tiltak og prosjekter hvor Statens vegvesen er prosjekteier mot byvekstavtalens mål
- Samarbeide med sentrale aktører og bidra til kunnskapsdeling og erfaringsutveksling
- Sikre god kvalitet ved å vedlikeholde indikatorer (RvU og byindeks) som anvendes for å analysere og vurdere måloppnåelse i byvekstavtalenes arbeid
- Utarbeide analyse av innovasjon- og teknologitrender for handlingsprogram for byvekstområdene, samt vurdere teknologirisiko knyttet opp mot foreslått handlingsprogram

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavtalen samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet



Rolle og ansvar for Jernbanedirektoratet

ROLLE OG ANSVAR

- Representere jernbanesektoren og staten i styringsgruppen, ved å fremme synspunkter og behov, samt utarbeide forslag og innspill på vegne av staten
- Følge opp politiske og strategiske spørsmål og virkemidler som kan påvirke retningen og utviklingen av byvekstsamarbeidet i dialog med Samferdselsdepartementet
- Fremme nye prosjekter og tiltak fra Jernbanedirektoratet som er i tråd med byvekstavgjørelsens mål
- Følge opp og rapportere iht. økonomi, fremdrift, måloppnåelse og risiko for tiltak og prosjekter hvor Jernbanedirektoratet er prosjekteier
- Bidra til å sikre samordning av transportløsninger i byvekstområdene på vegne av staten. Dette kan omfatte samarbeid med kommunene og øvrige aktører om utvikling av knutepunkter, integrasjon av jernbane med andre transportformer og utvikling av felles rute-, pris- og takststruktur

FORVENTNINGER

- Bidra i analyser og vurderinger av forslag til fire års handlingsprogram, årsbudsjett, samt fastsettelse av mål og prioriteringer i portefølje, som fagekspert/-ressurs på jernbanesektoren
- Analysere og evaluere effekten og gjennomføringen av tiltak og prosjekter hvor Jernbanedirektoratet er prosjekteier mot byvekstavgjørelsens mål, samt sikre god kvalitet i rapportering av sine egne indikatorer
- Samarbeide med sentrale aktører og bidra til kunnskapsdeling og erfaringsutveksling
- Bidra i samordning av de statlige aktørene i byvekstavgjørelsen

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavgjørelsen samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet



Rolle og ansvar for Statsforvalteren

ROLLE OG ANSVAR

- Representere Statsforvalteren og staten i styringsgruppen ved å fremme synspunkter og behov, samt utarbeide forslag og innspill på vegne av staten
- Følge opp politiske og strategiske spørsmål og virkemidler som kan påvirke retningen og utviklingen av byvekstsamarbeidet i dialog med Kommunal- og distriktsdepartementet
- Sikre oppfølging av arealdelen og klima- og miljøhensyn etter avtalen er inngått

FORVENTNINGER

- Gi råd og veiledning til fylkeskommuner og kommuner i byvekstarbeidet innen arealtiltak som er relevant for avtalen
- Bidra i analyser og vurderinger av forslag til fire års handlingsprogram, årsbudsjett, samt fastsettelse av mål og prioriteringer i porteføljen, som fagekspert/-ressurs på regionale forhold
- Samarbeide med sentrale aktører og bidra til kunnskapsdeling og erfaringsutveksling
- Bidra i samordning av de statlige aktørene i byvekstavgøttene

FELLES ANSVAR FOR ALLE PARTENE:

- Ivareta helhetlig perspektiv og oppfølging av avtalen. Dette betyr å ha ansvar for å se avtalen som en helhet, ha oversikt over implementeringen av avtalens tiltak og prosjekter, samt fremme at nullvekstmålet blir oppnådd
- Sikre måloppnåelse. Dette betyr å ha ansvar for at drift av byvekstavgøttene samsvarer med avtalens mål, samt legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta målene gjennom koordinert planlegging. Det innebærer også gjensidig orientering om forhold som påvirker nullvekstmålet
- Delta i beslutningsprosesser om prioritering av tiltak og prosjekter, samt ressursallokeringer i porteføljen, med fokus på helhet i byvekstsamarbeidet
- Opprettholde sine plikter i avtalen. Ved eventuelle mislighold fra en eller flere parter skal dette løftes til politisk styringsgruppe for drøfting
- Sikre god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet

EVENTUELLE LOKALE TILPASNINGER:

- Eventuelle lokale tilpasninger for å, ved behov, tydeliggjøre rollen til det spesifikke byvekstområdet

1. Introduksjon	3
2. Forslag til prinsipper	6
- Tydelige roller og ansvar	6
- Felles årshjul	17
3. Forslag til implementeringsplan	24

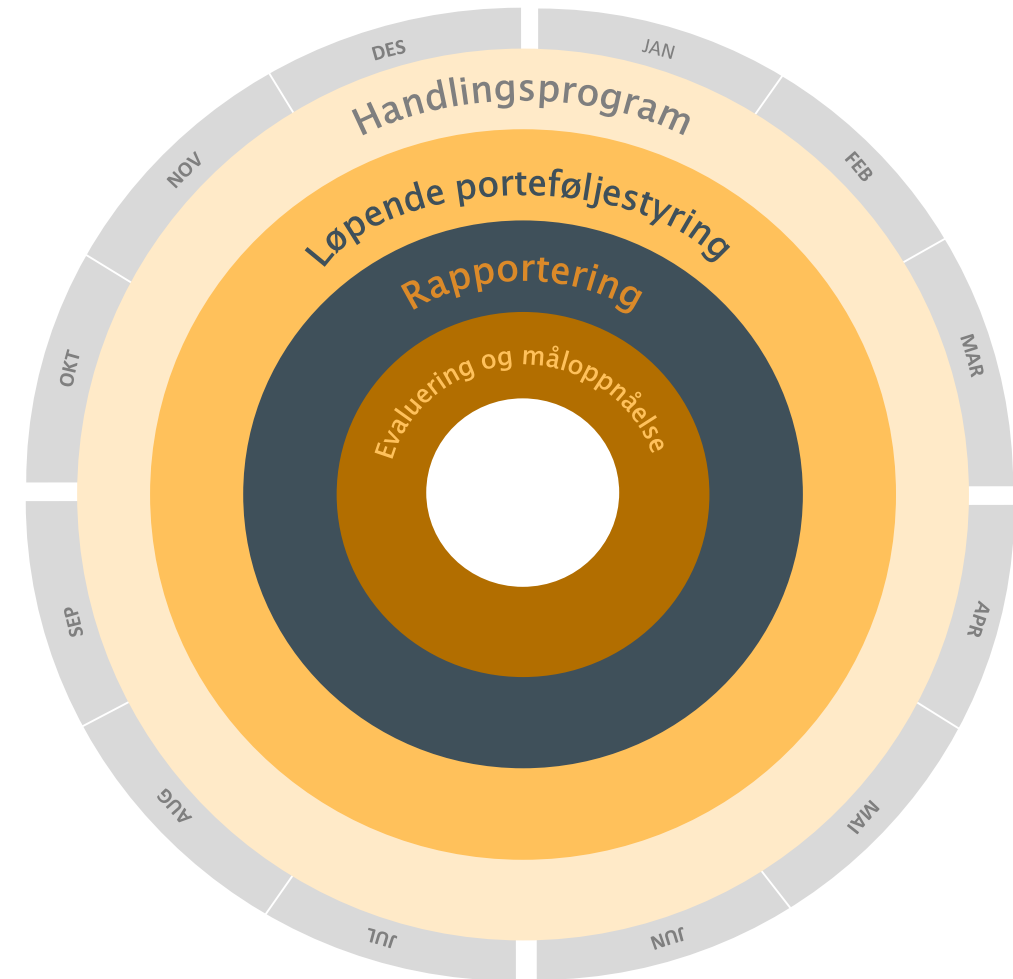
Etablering av felles tematisk årshjul

Styringsgruppene utfører en rekke aktiviteter gjennom året som er avgjørende for gjennomføring av byvekstavgiftene. Dette gjelder særlig behandling av handlingsprogram, løpende porteføljestyring, rapportering og evaluering av måloppnåelse. I tillegg er det statlige prosesser i forbindelse med byvekstavgiftene som påvirker arbeidet, da særlig frister og krav til innspill, utforming og fremleggelse av statsbudsjettet, som setter premisser for byvekstavgiftenes handlingsprogram.

Med bakgrunn i praksis i byvekstområdene, samt forbedring og effektivisering av samarbeidet, foreslås det å introdusere en ramme for tematiske årshjul. Rammen inneholder et firedelt årshjul, der de fire løpene representerer handlingsprogram, løpende porteføljestyring, rapportering og evaluering og måloppnåelse. I tillegg er virkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet et sentralt spørsmål og tema som adresseres i årshjulet. Innenfor de fire løpene i årshjulet er det en rekke nøkkelaktiviteter som byvekstområdene bør gjennomføre fra handlingsprogram til handlingsprogram. Når på året løpet for handlingsprogram, rapportering og evaluering og måloppnåelse skal begynne er opp til hvert byvekstområde, mens statlige prosesser er fastsatt gjennom året.

Arbeidsgruppen anbefaler at hver styringsgruppe tar stilling til følgende:

- **Vedtakelse av tematisk årshjul for byvekstavgiften**
 - Styringsgruppen bør vurdere når på året forberedelse til neste handlingsprogram bør begynne og hvorvidt man tilpasser seg statlige og/eller kommunale budsjettprosesser
 - Styringsgruppen bør sikre at løpende porteføljestyring gjennomføres kontinuerlig fra handlingsprogram til handlingsprogram
 - Styringsgruppen bør vurdere når på året løpet for rapportering begynner og hvorvidt man skal publisere årsrapport før eller etter vedtakelse av handlingsprogram
 - Styringsgruppen bør vurdere når på året løpet for evaluering og måloppnåelse begynner
 - Styringsgruppen bør innarbeide andre relevante aktiviteter utover nøkkelaktivitetene i rammen
- **Vurdering av nåværende møteserie på bakgrunn av effektivisering av samarbeidet**
 - Styringsgruppen bør vurdere hva det er ønskelig at styringsgruppen skal ta stilling til i styringsgruppemøtene gjennom året. Med hensyn til effektivisering, er det noen aktiviteter eller temaer som kan delegeres til undergrupper ved hjelp av mandater?



Ramme for felles tematisk årshjul

HANDLINGSPROGRAM

- **Sette fokus og drøfte forslag til handlingsprogram:** fastsette hovedfokus og drøfte forslag til handlingsprogram og årsbudsjett*, samt revidere ved behov
- **Vedta forslag til handlingsprogram og sende til lokalpolitisk behandling:** forslag til handlingsprogram og årsbudsjett* vedtas i styringsgruppen før lokalpolitisk behandling og forelegging til politisk styringsgruppe
- **Sette premisser og struktur:** justere handlingsprogram etter statlig og/eller kommunalt budsjett
- **Xxx:** strategiske temaer utover disse, eksempelvis drøfting av virkemidler fylles inn av det enkelte byvekstområde

LØPENDE PORTEFØLJESTYRING

- **Løpende porteføljestyling:** kontinuerlig vurdering og reprioritering av prosjekter og tiltak innenfor den økonomiske rammen for å sikre effektiv porteføljestyling og måloppnåelse
- **Xxx:** strategiske temaer utover disse, eksempelvis drøfting av virkemidler fylles inn av det enkelte byvekstområde

RAPPORTERING

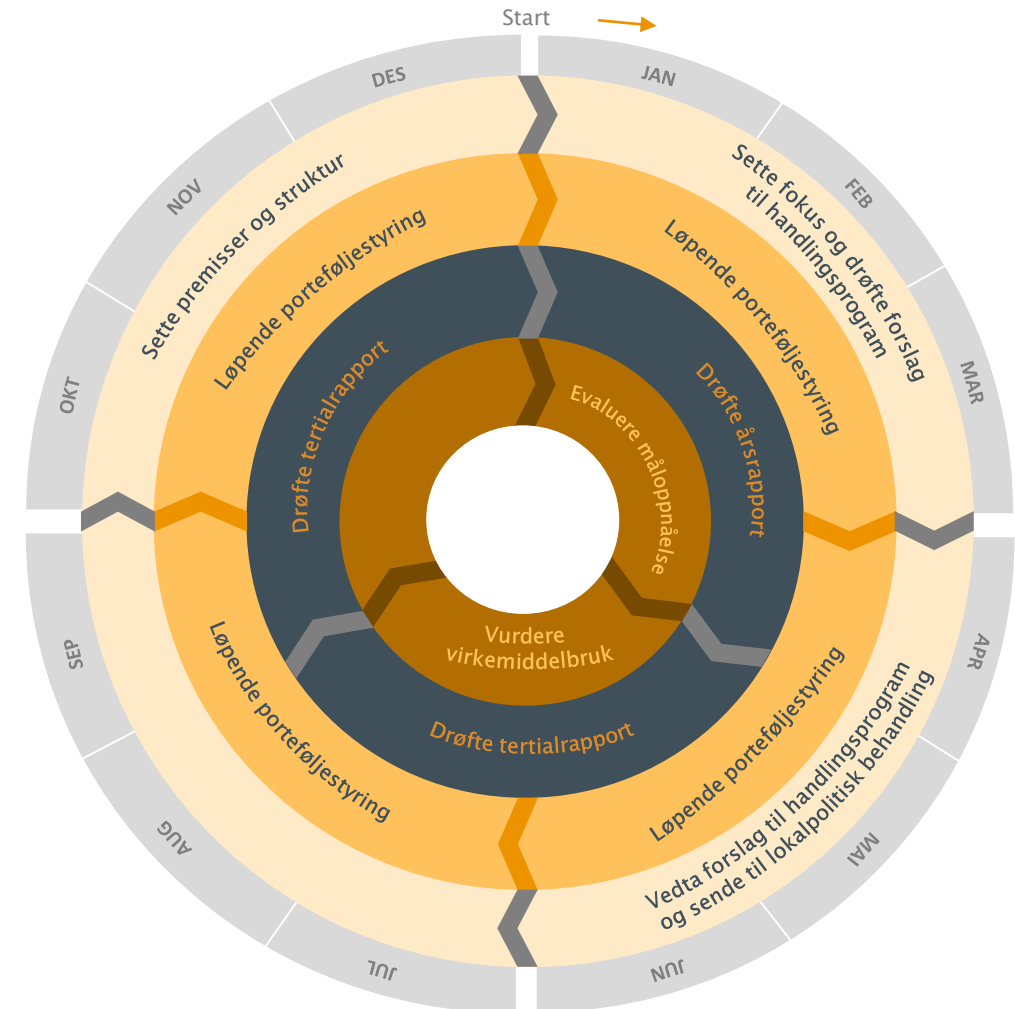
- **Drøfte årsrapport:** drøfte utarbeidelsen av årsrapport for byvekstavtalen
- **Drøfte tertialrapport:** drøfte utarbeidelsen av første tertialrapport for byvekstavtalen
- **Drøfte tertialrapport:** drøfte utarbeidelsen av andre tertialrapport for byvekstavtalen
- **Xxx:** strategiske temaer utover disse fylles inn av det enkelte byvekstområde

EVALUERING OG MÅLOPPNÅELSE

- **Evaluerer måloppnåelse:** evaluere helhetlig måloppnåelse i byvekstavtalen og arealutvikling i tråd med nasjonale retningslinjer, med bakgrunn i relevant data
- **Vurdere virkemiddelbruk:** evaluere bruk av partenes og avtalens virkemidler for å nå nullvekstmålet og tilleggsmål i avtalen
- **Xxx:** strategiske temaer utover disse fylles inn av det enkelte byvekstområde

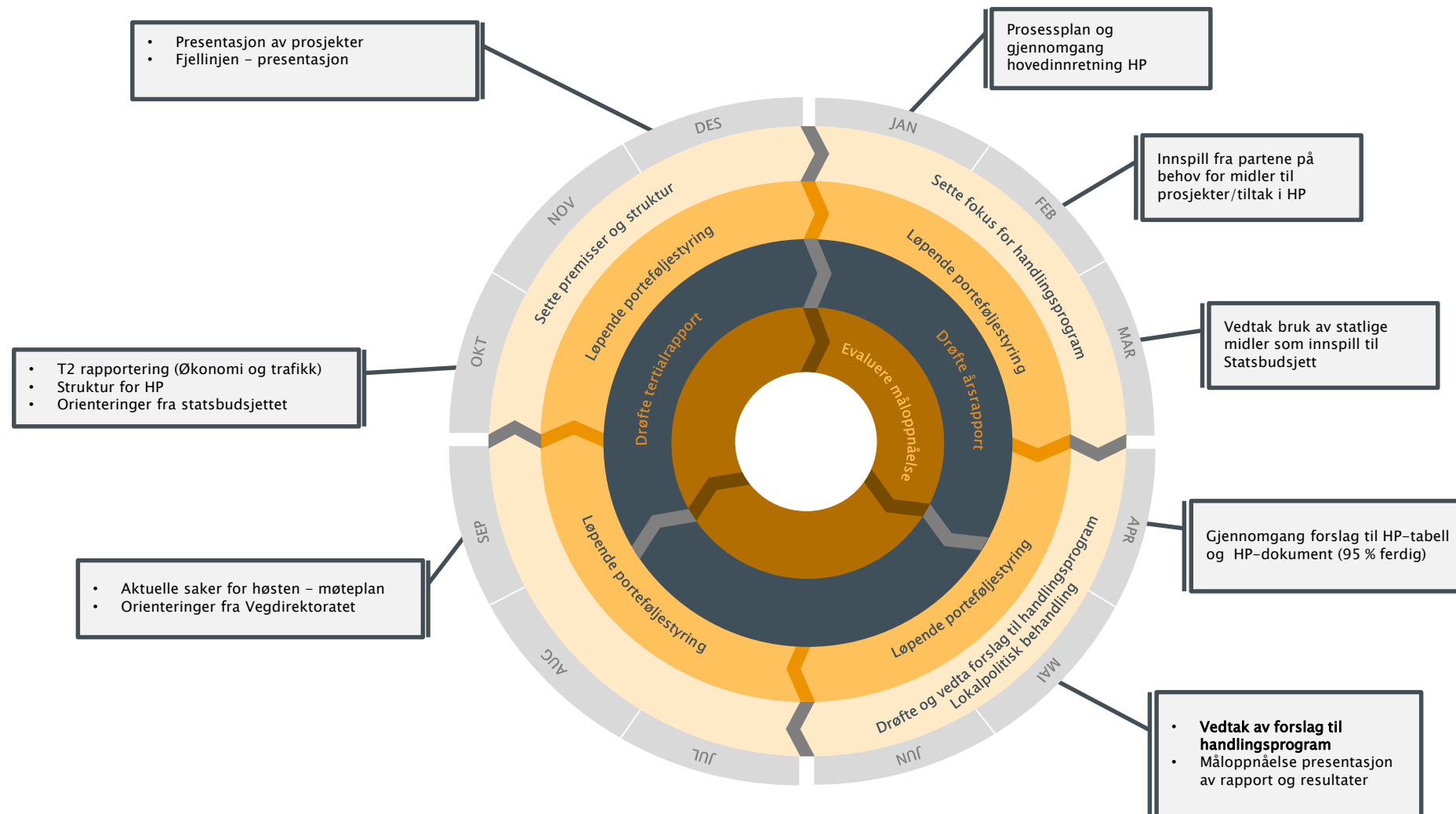
FORSLAG TIL FORDELING AV TEMATIKK

Starttidspunkt fastsettes av hvert avtaleområde



Oversikt over gjeldende praksis i Osloområdet

Eksempel på hvordan foreslåtte årshjul vil se ut i praksis, basert på møter og prosesser i 2022



7–8

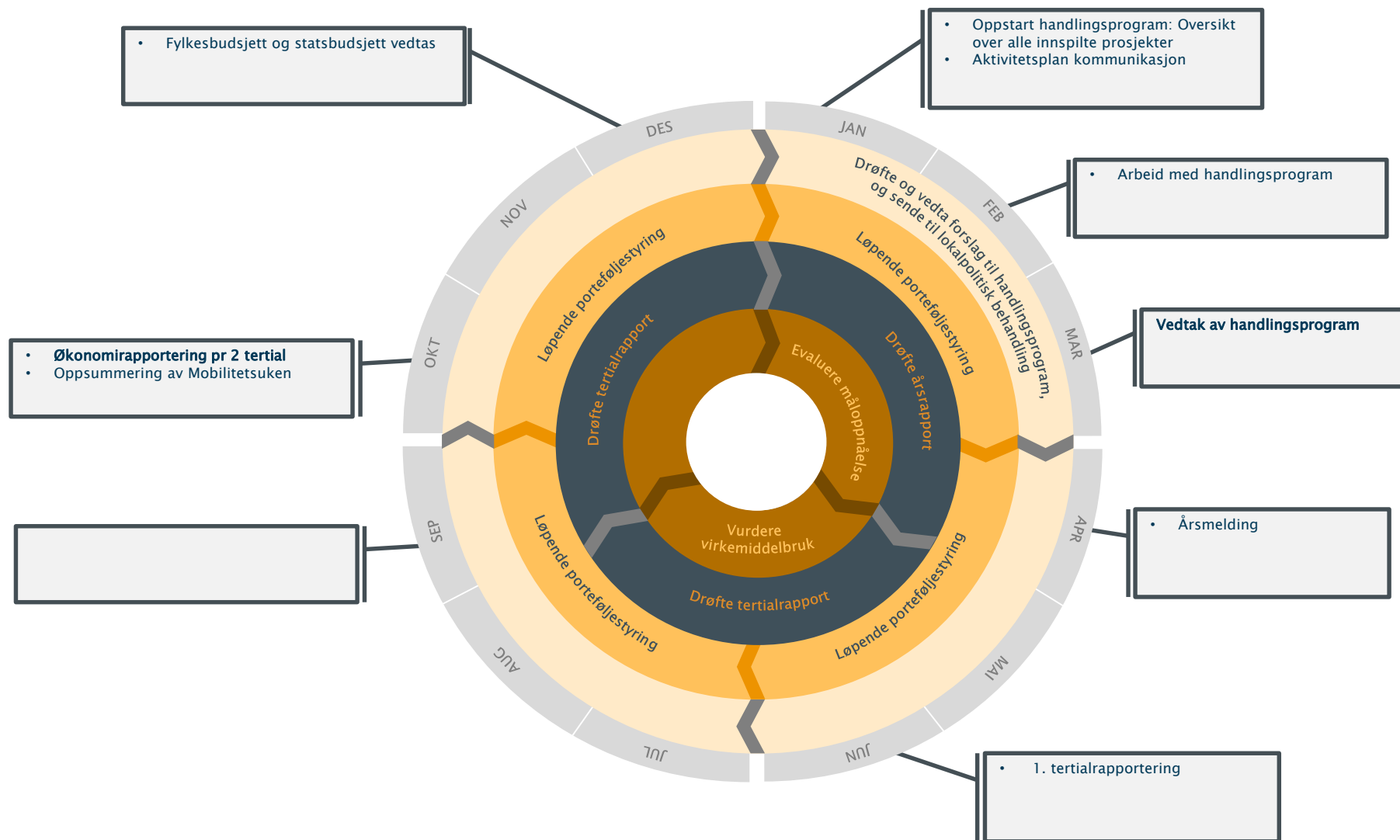
Møter i løpet av året

Ytterligere saker som behandles og orienteres om i styringsgruppen

- Bevilgningssaker
 - Bompenger
 - Statlige tilskudd
 - Omdisponeringer (løpende porteføljestyling)
- Prosjektpresentasjoner
 - Eks. Fornebubanen, Majorstuen stasjon, rammetilskudd på vedlikehold mm.
- Arelsaker
- Orienteringer
 - Eks. NTP prosess, riksveg strategi

Oversikt over gjeldende praksis i Bergensområdet

Eksempel på hvordan foreslåtte årshjul vil se ut i praksis, basert på møter og prosesser i 2022



8–10

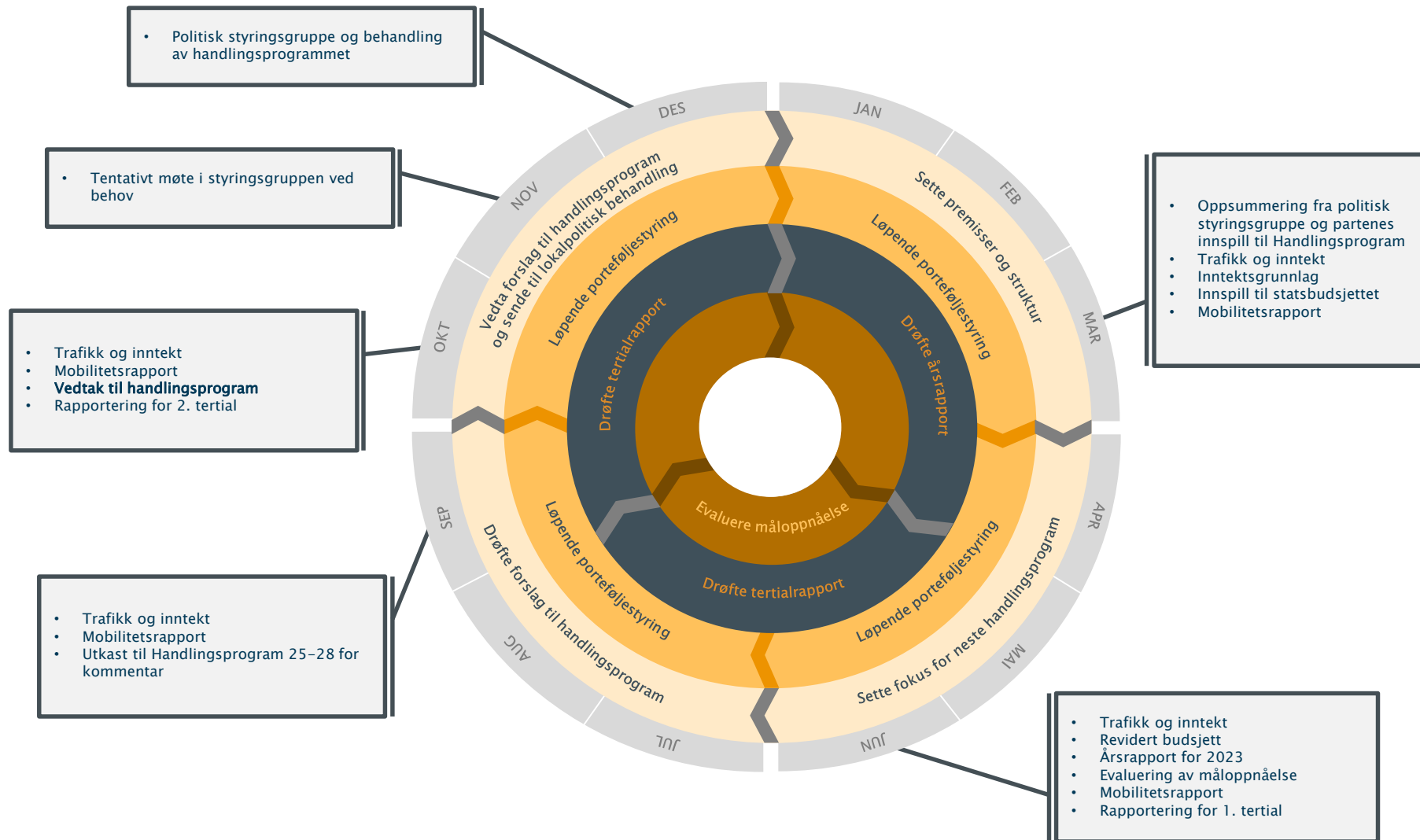
Møter i løpet av året

Ytterligere saker som behandles og orienteres om i styringsgruppen

- Kommunikasjon
 - Årlig spørreundersøkelse
 - Åpninger
 - Kampanjer
- Måloppnåelse
 - Trafikk og inntekt
 - Byindeks
 - Kollektivtall
- Status på større prosjekter
- Orienteringer
 - Reforhandling
 - Brev fra staten

Oversikt over gjeldende praksis på Nord-Jæren

Eksempel på hvordan foreslåtte årshjul vil se ut i praksis, basert på forslag til nytt årshjul for styringsgruppen



6

Møter i løpet av året

Ytterligere saker som behandles og orienteres om i styringsgruppen

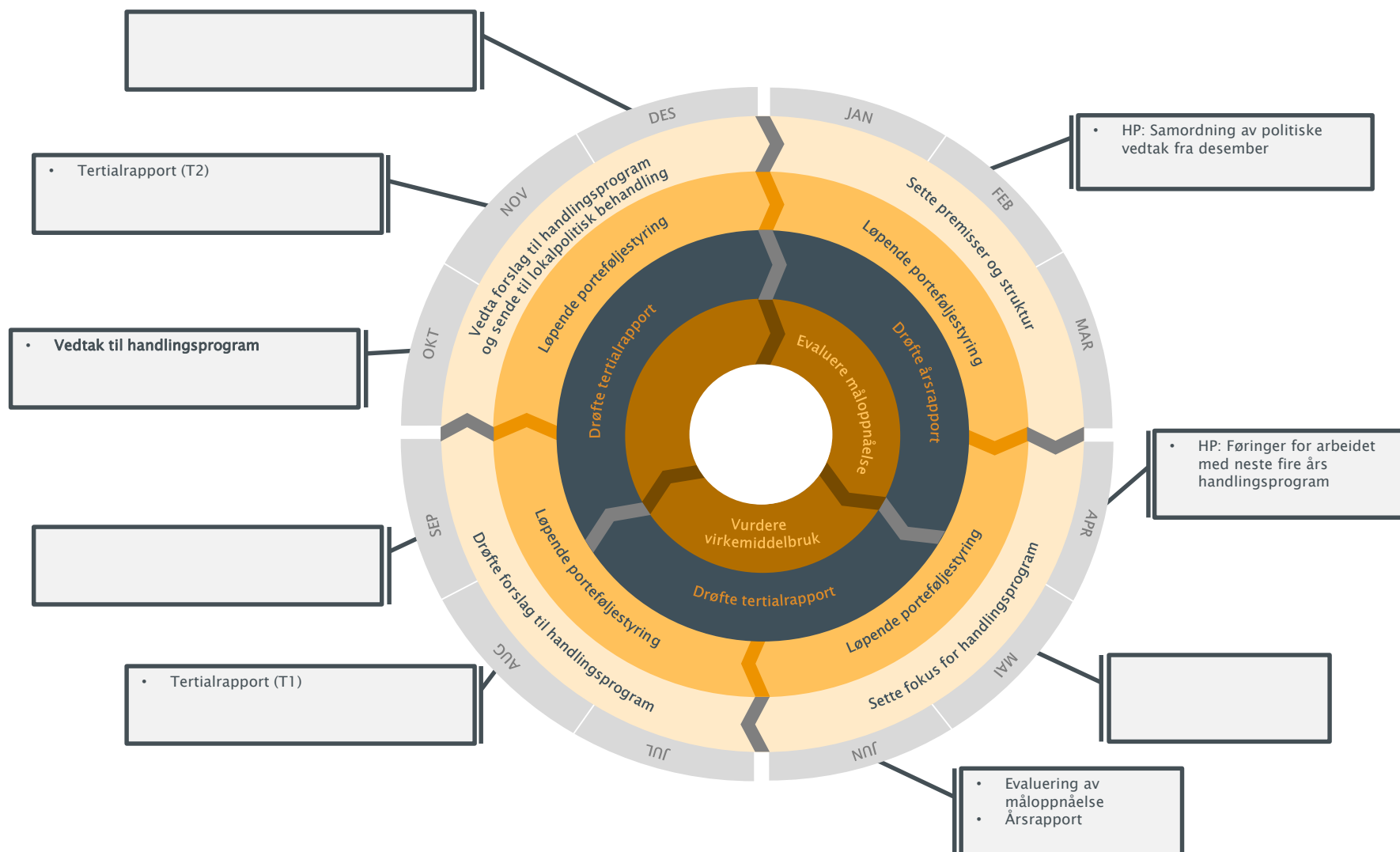
- Kommunikasjon
- Orienteringssaker
- Prosjektpresentasjoner

Vurdering av måloppnåelse og annen rapportering vil gjøres løpende, i tillegg til hovedtematikken som vist i løp for rapportering og evaluering og måloppnåelse.

Kilde: Forslag til nytt årshjul for styringsgruppen

Oversikt over gjeldende praksis i Trondheimsområdet

Eksempel på hvordan foreslåtte årshjul vil se ut i praksis, basert på møter og prosesser i 2022



8-9

Møter i løpet av året

Ytterligere saker som behandles og orienteres om i styringsgruppen

- Løpende porteføljestyling
 - Oppfølging - bruk av biodiesel
 - Ny styringsramme for 704
 - Rapportering bompengeforliket
 - Innsparingstiltak drift kollektiv
- Orienteringssaker
 - Orienteringer om beslutninger i programrådet
- Kommunikasjon
 - Miljøpakken i media

1. Introduksjon	3
2. Forslag til prinsipper	6
- <i>Tydelige roller og ansvar</i>	6
- <i>Felles årshjul</i>	17
3. Forslag til implementeringsplan	24

Eksempel på tidslinje for implementering av prinsipper

Beskrivelse av implementering:

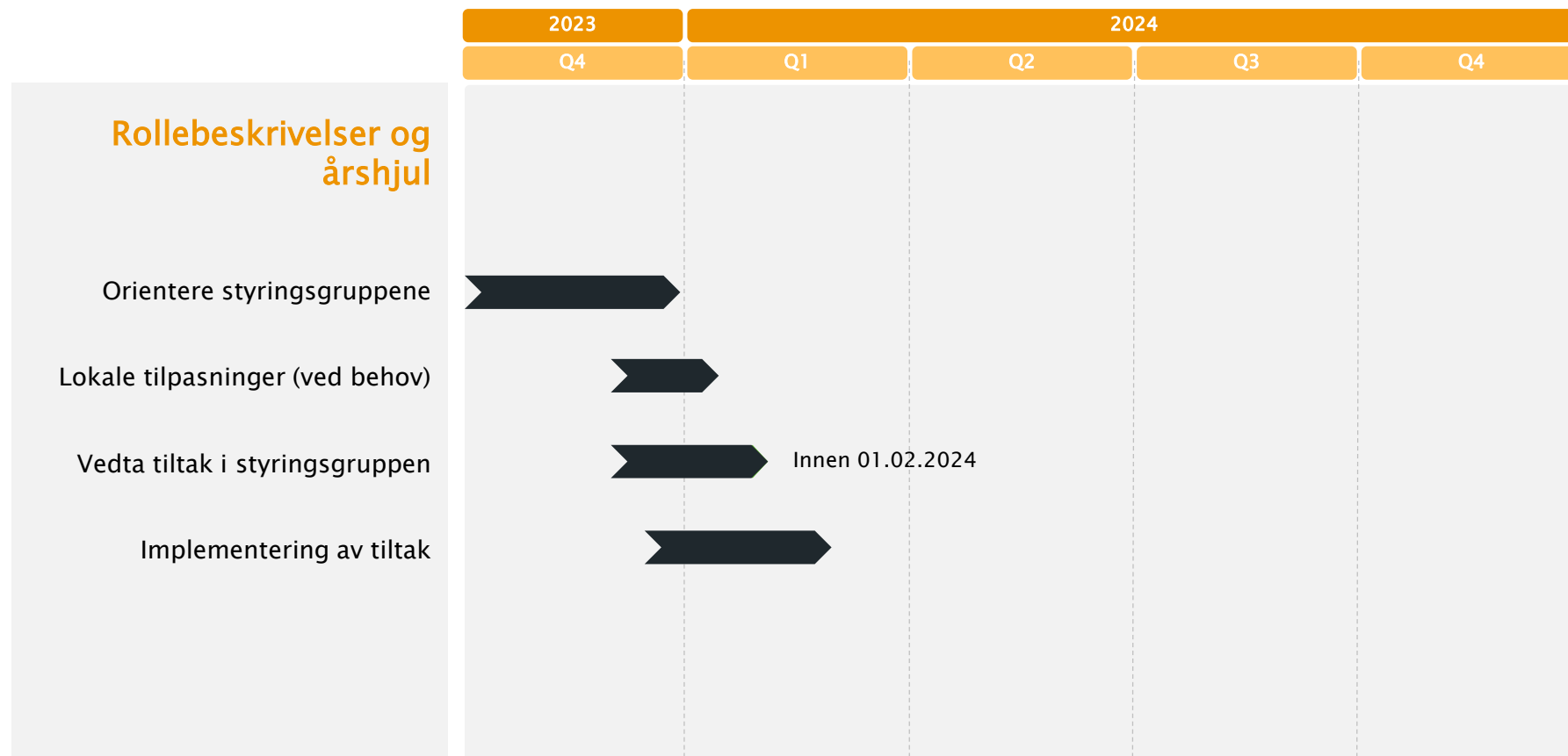
Det legges opp til en trinnvis modell for implementering av tiltakene, for å sikre at de følges opp og implementeres på et hensiktsmessig tidspunkt og på en strukturert måte.

Dette er særlig for å ta høyde for at det etableres nye styringsgrupper høsten 2023. Trinnene inkluderer følgende tiltak med behandling i styringsgruppene:

Rollebeskrivelser og årshjul

- Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet
- Etablere felles tematisk årshjul

Se eksempel på tidslinje for implementering av øvrige prinsipper i vedlegg 4, kapittel 4.



Forslag til ansvarsfordeling for implementering av tiltak

Beskrivelse av ansvar for implementering:

Samtlige trinn i implementeringsplanen krever en oppfølging fra hver enkelt part for å sikre at tiltakene blir innført på en god måte.

Oppfølging av hver part innebærer at byvekstområdene vurderer tiltakene og innarbeider lokale tilpasninger før eller etter behandling i styringsgruppene, for de tiltak der det er hensiktsmessig. Videre anbefales partene å regelmessig evaluere tiltakenes effekt, og samarbeide for å finne eventuelle forbedringer. Dette involverer også å dele beste praksis og suksesshistorier på tvers av byvekstområdene og inkludere nye områder etter forhandling av avtaler. Styringsgruppen bør også følge opp implementeringen og ta grep dersom nødvendig.

Oversikten viser en HUKI-matrise over implementeringen av de ulike trinnene og tiltakene som er planlagt for utrulling ved eventuell godkjenning fra styringsgruppene.

I tillegg oppfordres det til at tiltakene videreutvikles i fellesskap på tvers av byvekstområdene, for å sikre mest mulig felles tilnærming der det lar seg gjøre.

Forklaring av HUKI:

H – Hovedansvarlig
K – Konsultert

U – Utførende
I – Informert

Aktør/Tiltak	Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet	Etablere felles tematisk årshjul
Sekretariatet	U	U
Administrativ gruppe	U	U
SVV	K	K
Styringsgruppen	H	H



Forslag til prinsipper for forbedring og effektivisering av byvekstavtalenes styringsgrupper

Vedlegg 4: Anbefalte tiltak for videreutvikling

29.09.2023

Versjon 0.99

1. Introduksjon	3
2. Forslag til videreutvikling av prinsipper	5
- Felles forståelse av porteføljestyring	5
- Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering	7
3. Forventninger til god saksforberedelse	9
4. Forslag til implementeringsplan	14
5. Ytterligere innspill til forbedringer	17

Introduksjon

Introduksjon til dokumentet

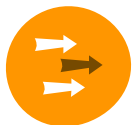
Dette dokumentet oppsummerer de **øvrige prinsippene** som arbeidsgruppen har drøftet. Det anbefales at disse videreutvikles og implementeres i løpet av 2024. Dokumentet beskriver i tillegg **et eksempel på plan for implementering** som kan benyttes av styringsgruppene om ønskelig, samt oversikt over **arbeidsgruppens ytterligere anbefalinger til videre arbeid** som kan forbedre og effektivisere styringsgruppene, men som faller utenfor gruppen sitt mandat.

Prinsipper presentert i dette dokumentet

1. **Felles forståelse til porteføljestyring:** Her har arbeidsgruppen utarbeidet en felles tilnærming til porteføljestyring, inkludert definisjon og terminologi, samt rollebeskrivelse for aktørene involvert i porteføljestyringen
2. **Tydeligere forventninger til måloppnåelse og rapportering:** Det er skissert opp en videre prosess til arbeid for å kunne sette tydeligere forventninger til måloppnåelse for byvekstområdene. Dette er noe Statens vegvesen tar initiativ til i løpet av 2024
3. **Forventninger til god saksforberedelse:** Det er i tillegg utarbeidet forslag til maler, sjekklister og prosesser i saksforberedelsen for å kunne standardisere arbeidet med nøkkelaktivitetene på tvers av byvekstområdene. Dette er verktøy saksforberedende grupper kan ta i bruk til støtte og ved behov.

Prinsippene er utviklet i tråd med arbeidsgruppens mandat¹

I sikte på å forbedre og effektivisere arbeidet i styringsgruppen, skal arbeidsgruppen:



Forenkle praksis
i styringsgruppene



Samordne praksis
i styringsgruppene



Skape bedre rammer
rundt styringen



Sette målstyring
tydeligere på agendaen



1. Introduksjon	3
2. Forslag til videreutvikling av prinsipper	5
- Felles forståelse av porteføljestyring	5
- Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering	7
3. Forventninger til god saksforberedelse	9
4. Forslag til implementeringsplan	14
5. Ytterligere innspill til forbedringer	17

Felles forståelse og tilnærming til porteføljestyring i byvekstsamarbeidet

Definisjon av porteføljestyring for byvekstavtalen

Byområdene er forskjellige, og det er ulike kombinasjoner av virkemidler som i samspill bidrar til måloppnåelse av nullvekstmålet. Byvekstavtalene porteføljestyres, og det er lagt opp til at virkemiddelbruken og vurdering av nye virkemidler kan justeres dersom det ligger an til at målet ikke nås. Se vedlegg 3, s. 4 for mer informasjon.

En portefølje består av en samling av tiltak og prosjekter som skal bidra til å nå nullvekstmålet (det kan også for eksempel være drift av kollektiv, arealtiltak og mobilitetskampanjer mv.). Porteføljestyring handler om å styre porteføljen på en slik måte at ressurser utnyttes best mulig. Det innebærer å velge og prioritere prosjekter og tiltak, samt sørge for at porteføljen blir dimensjonert i tråd med vedtatte budsjetter og faktiske inntekter. Styringsgruppen kan ved behov endre de økonomiske rammebetingelsene for prosjekter og sette i gang prosesser for å omprioritere porteføljen eksempelvis stoppe prosjekter eller ta ut prosjekter fra porteføljen om nødvendig, slik at porteføljen til enhver tid er i balanse og bidrar til effektiv måloppnåelse.

Viktige aktiviteter i porteføljestyring av byvekstavtalen

Styringsgruppen er forvalter av porteføljen med tiltak og prosjekter som har finansiering gjennom byvekstavtalen. Porteføljeforvalter (styringsgruppen) er overordnet ansvarlig fremdrift, måloppnåelse og rapportering for porteføljen samlet. Prosjekteier er ansvarlig for gjennomføring av prosjekter og tiltak. Det er tre hovedfaser med tilhørende aktiviteter som er viktige i porteføljestyringen, og disse er listet opp til høyre på denne siden.

Fase 1 – Definere fokus for porteføljen

- Byvekstavtalen skal til enhver tid styres basert på nullvekstmålet
- Styringsgruppen vurderer prosjekter opp mot målet, og under prosessen for utarbeidelse av handlingsprogrammet spiller partene inn forslag til eventuelle justeringer

Fase 2 – Prioritere porteføljen

- Prosjekter og tiltak prioriteres etter en samlet vurdering av bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midler, planstatus, samt kapasitet til planlegging og gjennomføring
- Prosjekter og tiltak prioriteres med finansiering for kommende 4-årsperiode sammenfattes i et handlingsprogram, som rulleres hvert år, utarbeidet av sekretariatet i samarbeid med partene
- Forslag til handlingsprogram vedtas av styringsgruppen og sendes til videre behandling hos lokale parter. Det skal så forelegges den politiske styringsgruppen

Fase 3 – Følge opp, måle og rapportere porteføljen

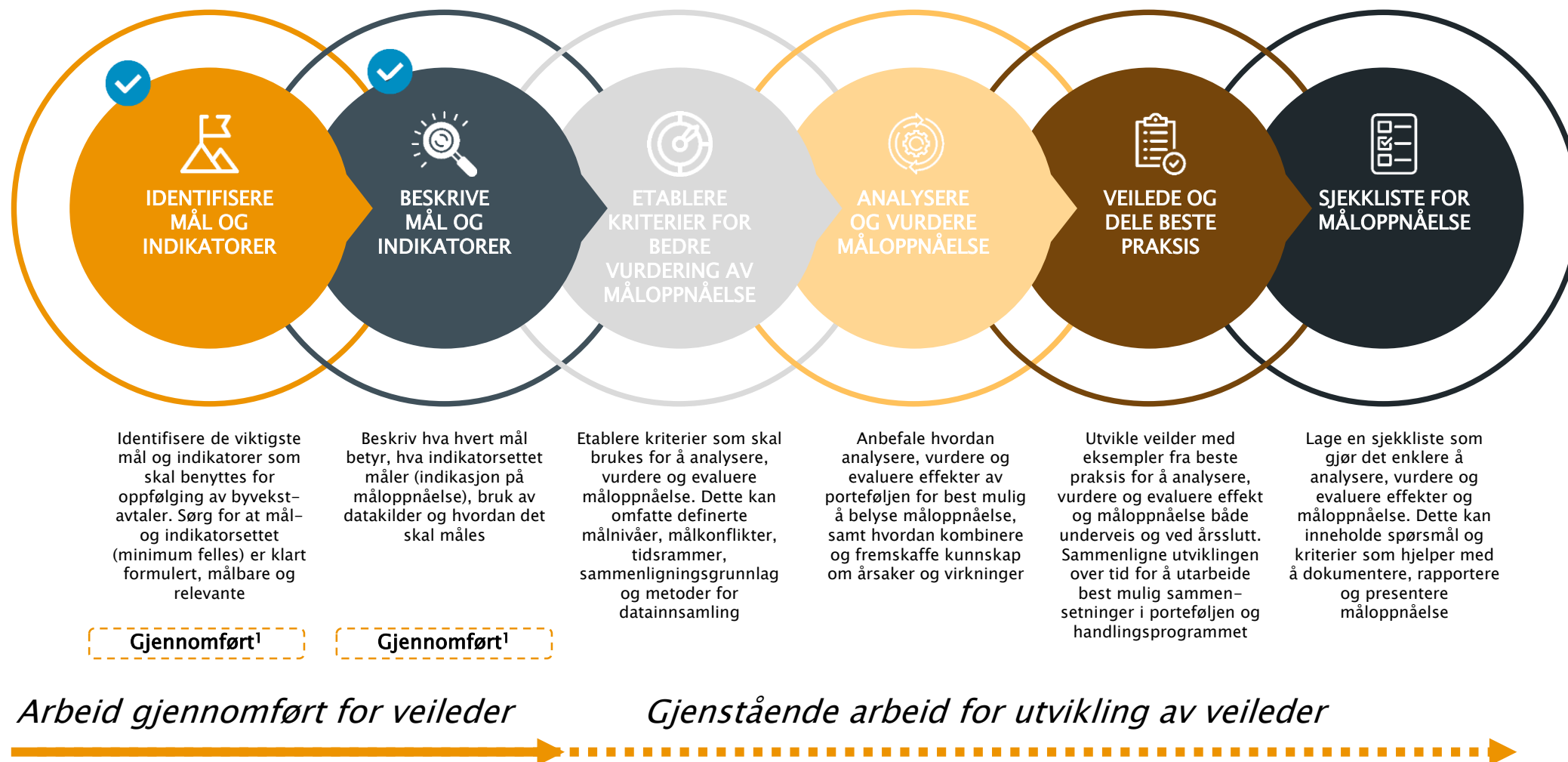
- Sikre god og effektiv styring av porteføljen
- Måle effekt på nullvekstmålet og eventuelle lokale delmål
- Sikre totaloversikt over økonomi og balanse mellom inntekter og kostnader
- Påse at porteføljen totalt sett har et akseptabelt usikkerhetsnivå og risikobilde
- Følge opp kostnads- og omfangsendring i porteføljen og eventuelle behov for omprioriteringer som følge av kostnadsøkning eller –reduksjon innenfor rammer gitt i vedtatt budsjett og handlingsprogram

Rolle og ansvar for porteføljestyring

HVEM	ROLLE
Politisk styringsgruppe (inkl. SD og KDD) ¹	• Ansvarlig for den overordnede oppfølgingen av byvekstavtalen¹ • Gruppen behandler fireårige handlingsprogram² og involveres ved særlig behov¹
Styringsgruppen Følger opp byvekstavtalen gjennom porteføljestyring	Styring og koordinering av byvekstavtaler: • Godkjenner årsbudsjett og årsrapport • Gjennomgår rapporteringer gjennom året • Påser at nødvendig informasjon foreligger for å ha god kontroll på økonomi og fremdrift • Vedtar handlingsprogram (HP) for tilsluttende behandling hos partene • Løfter inn og drøfter innspill fra partene, og foreslår tiltak og prosjekter • Vedtar forslag til handlingsprogram og godkjenner prosjekter og tiltak
Prosjekteier Fylkeskommunen Kommunene, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet	• Ansvar for planlegging, regulering, prosjektering og bygging av infrastruktur med nøktern standard med finansiering gjennom byvekstavtalen • Ansvar for å overholde fremdrift og budsjetttrammer, og gi korrekt informasjon til korrekt tid, slik at styringsgruppen kan drive porteføljestyring • Gjennomføre ekstern kvalitetssikring eller KS2 der det er aktuelt • Holde styringsgruppa orientert om avvik, både årlige og totalprognose.
Statlige avtaleparter Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalter	• Følger opp overordnede statlige mål og ivareta statens interesser i byvekstavtalen • Statsforvalter har et særlig ansvar for å ivareta arealdimensjonen i avtalen og klima- og miljøhensyn
Lokale avtaleparter Fylkeskommunen Kommunene	• Behandler og gir tilsluttende vedtak, med eventuelle innspill til Handlingsprogram • Sikrer lokalpolitisk forankring av handlingsprogram

Forslag til videreutvikling av veileder for å vurdere måloppnåelse

Det foreslås at det etableres en arbeidsgruppe som skal fortsette med utarbeidelse av veileder for å vurdere måloppnåelse på tvers av byvekstområdene. Under er det skissert en prosess for nøkkelaktiviteter for videreutvikling av en slik veileder, som bygger videre på eksisterende arbeid. Det oppleves krevende å vurdere måloppnåelse i dagens byvekstavtaler, da det blant annet er utfordrende å vurdere ulike typer prosjekter, både på enkeltnivå og helhetlig. Arbeidsgruppen anser dette som viktig arbeid for å sikre fokus på måloppnåelse, men det erkjennes samtidig at det vil være krevende å videreutvikle.



1.	Introduksjon	3
2.	Forslag til videreutvikling av prinsipper	5
-	<i>Felles forståelse av porteføljestyring</i>	5
-	<i>Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering</i>	7
3.	Forventninger til god saksforberedelse	9
4.	Forslag til implementeringsplan	14
5.	Ytterligere innspill til forbedringer	17

Forventninger til god saksforberedelse ved å tydeliggjøre prosess og tidsfrister

Bakgrunn for prinsippet

Det foreslås tre grep for å ytterligere forbedre saksforberedelse: **tydeliggjøring av prosess, introduksjon av maler og sjekkliste for prosessen.** Dette prinsippet legges til grunn for oppfølgingen av byvekstavtalene, og at anbefalingene sendes fra Vegdirektøren til sekretariatene og de administrative gruppene for videre oppfølging.

Forventninger og tydeliggjøring av prosess

Styringsgruppen har en rekke forventninger til saksforberedelse i byvekstsamarbeidet:

- Sekretariatet skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for beslutninger i styringsgruppen – ved mangler kan saker sendes tilbake
- Formelle tidsfrister for saksforberedelser skal overholdes. Saksunderlag til styringsgruppen skal normalt sendes ut en uke i forkant av styringsgruppemøtene
- Forslag til handlingsprogram og øvrige beslutningssaker skal være behandlet i xx (fylles inn i de enkelte byvekstområdene)) før det legges frem for styringsgruppen
- Det skal stå i saksunderlaget hvorfor saken legges frem, hvordan saken er utredet og vurdert, hvem har vært involvert og forslag til innstilling/vedtak
- Saksunderlaget skal inneholde nødvendig informasjon om økonomisk situasjon til å kunne fatte beslutninger
- Fremleggelse av saker for styringsgruppen skal være balansert, og gi et nyansert bilde av hva styringsgruppen skal beslutte – ved uenigheter skal dette komme frem

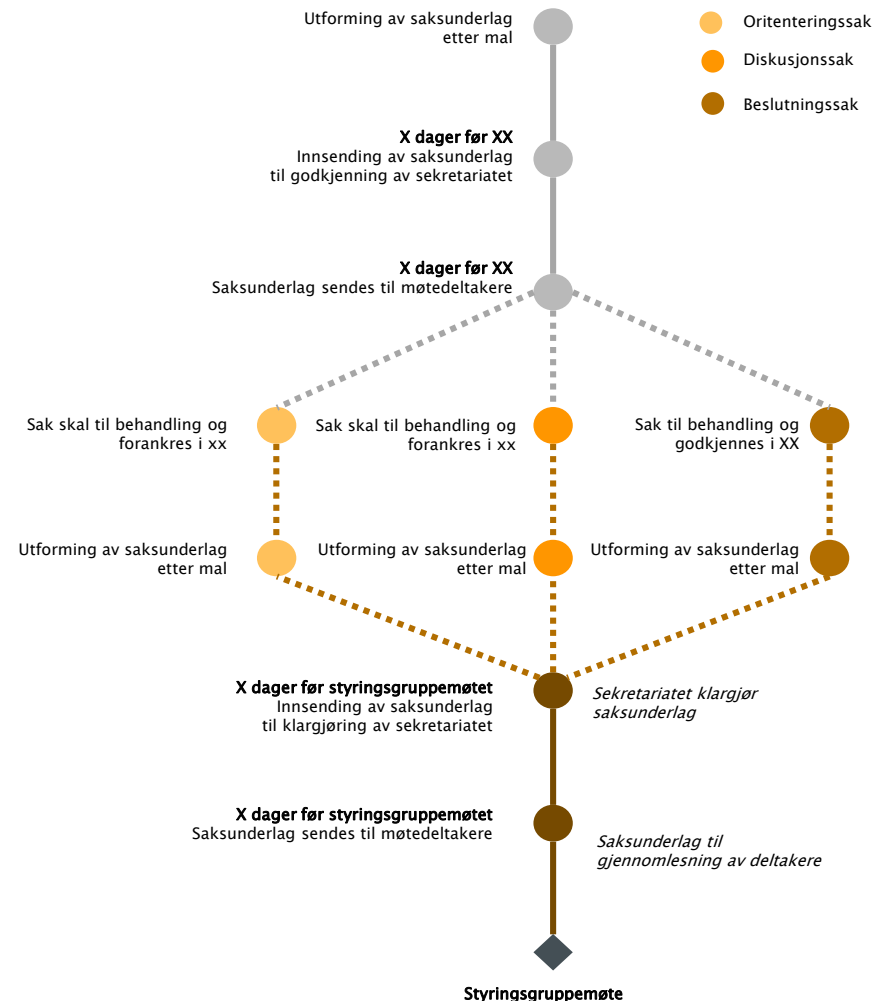
Saksforberedelsesprosessen bør tilrettelegges for sakstype, da det stilles ulike krav til forberedelse før det legges frem for styringsgruppen. De tre sakstypene prosessen skiller mellom er:

- **Orienteringssak:** saker med informasjon som deltakere skal bli informert om
- **Diskusjonssak:** saker der deltakere skal drøfte og gi sine betraktninger
- **Beslutningssak:** saker der deltakere skal fatte konklusjoner, innstillinger og anbefalinger

Hvert avtaleområde bør dermed fastsette frister for innsending av saksunderlag i forkant av styringsgruppemøter. Antall dager før skal tilpasses lokale prosesser, og utfylles i modellen på høyre side av hvert enkelt avtaleområde. Modellen bør, ved behov, tilpasses ønsket saksforberedelsesprosess i hvert enkelt byvekstområde. I tillegg introduseres ytterligere føringer om saksflyt i forkant av innsending for diskusjonssaker og beslutningssaker, eksempelvis for forankring i undergrupper. Også her anbefales det å definere saksflyten og sette frister for innsending av saker dersom dette ikke er satt allerede.

Innføringen av prinsippene vil muliggjøre at sekretariatet får tilstrekkelig tid til å ferdigstille saksunderlaget i forkant av styringsgruppemøter og møter i undergrupper ved behov. Dette er et forslag til ordinær saksforberedelsesprosess, og eventuelle hastesaker bør behandles som unntak.

FORSLAG TIL ORDINÆR SAKSFORBEREDELSESPROSESS
Frister, saksflyt og -prosess skal tilpasses det enkelte byvekstområde. Dersom bestemte sakstyper ikke skal gjennom undergrupper i forkant kan løpet i grått tilpasses og eventuelt fjernes.



Forventninger til god saksforberedelse ved å tydeliggjøre mal for saksunderlag

I tillegg til fastsetting av saksforberedelsesprosessen anbefales det å introdusere **saksunderlagsmaler** for alle byvekstområder. Dette vil sikre at nødvendig informasjon og dokumentasjon tilgjengeliggjøres på en god måte, uavhengig av hvem som er sakseier eller sakens tekniske grad. Malen fremlegger hvilke elementer som bør inkluderes i underlaget, samtidig som det tar høyde for ulike innholdskrav for saksbehandlingskategoriene, henholdsvis orienteringssaker, diskusjonssaker og beslutningssaker. Vi anbefaler videre at hvert byvekstområde utvikler en felles visuell mal, for å sikre en enhetlig og konsistent fremstilling.

1 Formalia

- Formalia må fremkomme tydelig, blant annet hvem som er sakseier, mottaker, sakstype, dato, hvorfor saken legges frem og når saken er tiltenkt å presentert i styringsgruppen.

2 Sammendrag

- Gir en kortfattet gjennomgang av saken og fremheve hovedpoeng, mål og foreslåtte tiltak. Gir andre deltakere mulighet til å raskt forstå kjerneaspektene i saken.

3 Bakgrunn

- Beskriv sakens bakgrunn, inkludert prosessen, involverte parter og relevant historikk. Identifiser og forklar de underliggende årsakene kort, samt eventuelle tidligere beslutninger som har relevans for den nåværende saken.

4 Hovedtekst

- Dersom det omhandler et oppstått problem bør mulige løsninger/tilnærminger og foreslåtte tiltak beskrives. Sikre at teksten skrives på en presis og pedagogisk måte, og minimer tekniske begrep.

5 Konsekvenser

- Fremlegg økonomiske og administrative konsekvenser og eventuelle konsekvenser for måloppnåelse, pågående arbeid, interesser, effekter, eller lignende.

6 Forslag til vedtak

- Presenter sakseiers forslag til vedtak, basert på informasjon i resten av saksgrunnlaget.

7 Kilder

- Liste viktigste kilder og evt presenter relevante rapporter, studier, lover, forskrifter og retningslinjer.

8 Vedlegg

- Annen relevant informasjon med relevans for saken bør inkluderes her.

- Krav til orienteringssak
- Krav til diskusjonssak
- Krav til beslutningssak

Videre anbefales det å utforme **veiledning** og **hjelpetekst** for utfylling av malen. Dette vil tydeliggjøre hensikten ved hvert element og sikre tilstrekkelig informasjon i saksgrunnlaget

Forventninger til god saksforberedelse ved å etablere en sjekkliste for prosess

Det foreslås at det introduseres en sjekkliste for saksforberedelse og –underlag, for å sikre at alle nødvendige avveininger tas og krav til prosess og innhold oppfylles. Sjekklisten er tiltenkt for saksforberedende organ.



Er alle sentrale elementer inkludert?

Inneholder saksunderlaget alle sentrale elementer som er påkrevd for sakstypen?



Tas saken opp i rett forum til rett tid?

Bør saken tas opp til foreslått tidspunkt, og er eventuell argumentasjon for dette inkludert i saksunderlaget?



Tydeliggjør underlaget involverte parter i saken?

Fremgår det i saksunderlaget hvilke parter som har vært involvert og eventuell relevant historikk?



Er språket klart og tydelig i saksunderlaget?

Er saksunderlaget skrevet på en klar og tydelig måte, slik at det er lett å forstå for alle deltakere og eventuelle andre interesserte?



Gir saksunderlaget deltakere tilstrekkelig informasjon gitt sakstypen?

Er nødvendige problemstillinger, potensielle løsninger og konsekvenser som økonomiske og administrative tydelig lagt frem, slik at deltakere har tilstrekkelig forståelse for saken og kan gi eventuelle anbefalinger eller fatte en beslutning?



Er underlaget utformet på en pedagogisk måte?

Er saksunderlaget skrevet på en pedagogisk måte, med god flyt, logisk oppbygging og minimering av tekniske begrep der det er mulig?



Har saken vært gjennom nødvendige forum etter kravene?

Har saken blitt diskutert og behandlet i de påkrevde forum, etter krav i saksforberedelsesprosessen for den gitte sakstypen?



Tydeliggjør saksunderlaget eventuelle uenigheter?

Er eventuelle uenigheter ved saken tydelig fremlagt, med informasjon om de ulike partenes synspunkter

Forslag til minimumskrav for disposisjon til handlingsprogram og årsrapport

Handlingsprogram

Innledning

- Bakgrunn, organisering og styring for byvekstområdet og andre relevante avtaler
- Om prosessen for utvikling av handlingsprogrammet
- Hovedprioriteringer og forventet effekt av handlingsprogrammet for neste fireårsperiode

Planer og prosjekter som er prioritert med finansiering for neste fireårsperiode:

- En oversikt over prosjekter og planer for neste fireårsperiode, med bakgrunn i gjeldende avtale
- Spesifisert allokering av tilstrekkelig finansielle ressurser til de prioriterte prosjektene og planene for å sikre deres gjennomføring. Det bør fremkomme hvilke finansieringskilder prosjektene og tiltakene er knyttet til, samt nødvendig informasjon slik som estimert total kostnad og planstatus

Forventet måloppnåelse av foreslått prosjektportefølje for neste fireårsperiode:

- Fastsettelse av konkrete mål for hver av de foreslåtte prosjektene i porteføljen. Inkludert estimering av forventede effekter som prosjektene forventes å oppnå
- Vurdering av samsvar mellom de forventede målene og ressursallokeringen, samt andre risikoer, for å sikre at porteføljen er realistisk og oppnåelig

Innovasjon- og teknologitrender, samt vurdering av teknologirisiko ved foreslått handlingsprogram:

- Overvåke de nyeste innovasjon- og teknologitrendene innenfor relevante sektorer og fagområder
- Identifisere potensielle teknologiske muligheter og utfordringer som kan påvirke implementeringen av det foreslåtte handlingsprogrammet
- Vurdere risiko knyttet til teknologiske aspekter, som for eksempel sårbarheter, avhengighet av spesifikke teknologier eller usikkerhet rundt implementeringen av ny teknologi

Årsrapport

Innledning

- Bakgrunn, organisering og styring for byvekstområdet

Evaluering av måloppnåelse:

- Vurdere om prosjektene og planene har oppnådd sine mål og forventede resultater
- Identifisere og evaluere suksesser, utfordringer og avvik fra planene

Økonomirapportering:

- Overordnet økonomisk oversikt som viser status over økonomisk status
- Rapportere om økonomisk status og forbruk for de pågående prosjektene og planene, inkludert løyving, disponible midler og avvik. Både rapport for enkelte prosjekter og avtalen som helhet skal utarbeides

Prosjekter og status:

- Oppdatere om fremdrift og status for prosjekter
- Vurdere overholdelse av tidsplaner, leveranser og kvalitetskrav
- Evaluering av eventuelle avsluttende prosjekter

Evaluering av porteføljen og balansering:

- Vurdere sammensetning og effektivitet av prosjektporteføljen
- Identifisere behov for justeringer eller omfordeling av ressurser

Refleksjoner og læring:

- Analysere resultater, suksesser og utfordringer for året
- Utarbeidelse av læringspunkter og konklusjoner som kan brukes til å forbedre planlegging, implementering og evaluering av fremtidige handlingsprogrammer

1.	Introduksjon	3
2.	Forslag til videreutvikling av prinsipper	5
-	<i>Felles forståelse av porteføljestyring</i>	5
-	<i>Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering</i>	7
3.	Forventninger til god saksforberedelse	9
4.	Forslag til implementeringsplan	14
5.	Ytterligere innspill til forbedringer	17

Eksempel på tidslinje for implementering av prinsipper

Beskrivelse av implementering:

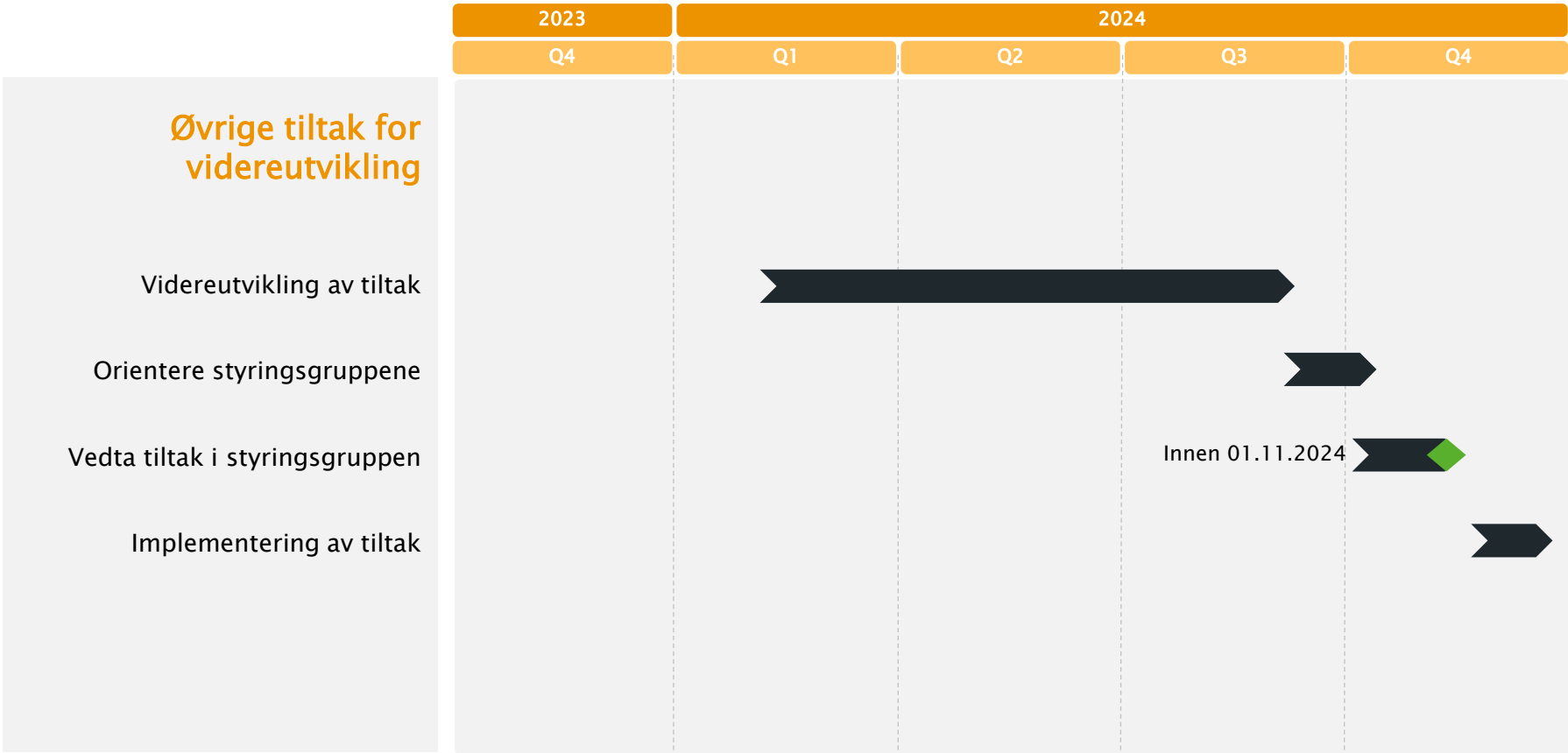
Det legges opp til en trinnvis modell for implementering av tiltakene, for å sikre at de følges opp og implementeres på et hensiktsmessig tidspunkt og på en strukturert måte.

Dette er særlig for å ta høyde for at det etableres nye styringsgrupper høsten 2023. Trinnene inkluderer følgende tiltak med behandling i styringsgruppene:

Tiltak til videreutvikling

- Sikre felles tilnærming, definisjon og terminologi for porteføljestyling
- Utvikle veileder for måloppnåelse

Se eksempel på tidslinje for implementering av prinsipper for rolle- og ansvarsbeskrivelser og årshjul i vedlegg 3, kapittel 3.



Forslag til ansvarsfordeling for implementering av tiltak

Beskrivelse av ansvar for implementering:

Samtlige trinn i implementeringsplanen krever en oppfølging fra hver enkelt part for å sikre at tiltakene blir innført på en god måte.

Oppfølging av hver part innebærer at byvekstområdene vurderer tiltakene og innarbeider lokale tilpasninger før eller etter behandling i styringsgruppene, for de tiltak der det er hensiktsmessig. Videre anbefales partene å regelmessig evaluere tiltakenes effekt, og samarbeide for å finne eventuelle forbedringer. Dette involverer også å dele beste praksis og suksesshistorier på tvers av byvekstområdene og inkludere nye områder etter forhandling av avtaler. Styringsgruppen bør også følge opp implementeringen og ta grep dersom nødvendig.

Oversikten viser en HUKI-matrise over implementeringen av de ulike trinnene og tiltakene som er planlagt for utrulling ved eventuell godkjennelse fra styringsgruppene.

Det anbefales at tiltak som ikke trenger å behandles av styringsgruppen implementeres av sekretariatene i samarbeid med administrativ gruppe.

I tillegg oppfordres det til at tiltakene videreutvikles i fellesskap på tvers av byvekstområdene, for å sikre mest mulig felles tilnærming der det lar seg gjøre.

Forklaring av HUKI:

H – Hovedansvarlig
K – Konsultert

U – Utførende
I – Informert

Aktør/Tiltak	Sikre felles tilnærming, definisjon og terminologi for porteføljestyring	Utvikle veileder for måloppnåelse	Etablere forventninger, sjekkliste og prosess for god saksforberedelse
Sekretariatet	U	K	H
Administrativ gruppe	U	K	I
SVV	K	H	K
Styringsgruppen	H	I	I

1.	Introduksjon	3
2.	Forslag til videreutvikling av prinsipper	5
	- <i>Felles forståelse av porteføljestyring</i>	5
	- <i>Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering</i>	7
3.	Forventninger til god saksforberedelse	9
4.	Forslag til implementeringsplan	14
5.	Ytterligere innspill til forbedringer	17

Det er identifisert utfordringer utenfor arbeidets primære målsetting, men som potensielt vil bidra til økt effektivitet

Det er tiltak som kan bidra til å forbedre og effektivisere styringsgruppene. Disse tiltakene ligger imidlertid utenfor arbeidets primære målsetning som er å forbedre og effektivisere styringsgruppen i de fire største byområdene, men dette er forbedringspunkt som kan vurderes for videreutvikling på lengre sikt.

OBSERVERT UTFORDRING					
	Det oppfattes uklarhet i rollen til den politiske styringsgruppen i samarbeidet	Koordineringen av samarbeidet mellom staten, fylkeskommunen og kommunene er utfordrende på grunn av manglende harmonisering av prosessene, noe som fører til et mindre effektivt samarbeid	Det er usikkerhet rundt statens forutsigbarhet til finansiering av byvekstavtaler	Det er usikkerhet knyttet til prioriteringen av indikatorene og hvordan man best kan verifisere disse på en hensiktsmessig måte	Tilliten til nåværende datakvalitet og datakilder er begrenset, og det er nødvendig med en grundig gjennomgang for å bekrefte nøyaktigheten av de målte indikatorene
	Tydeliggjøre formål for politisk styringsgruppe	Synkronisere felles årshjul på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå	Etablere klare og tydelige forventninger til statens finansielle forpliktelser i byvekstavtalene	Tydeligere mål- og indikatorhierarki med etterprøvbare mål	Forbedre indikatorer, herunder datakilder og datakvalitet
ANBEFALT TILTAK					
ANBEFALING	Arbeidsgruppen anbefaler at Statens vegvesen i samråd med Statsforvalter tar med innspillet til forberedende prosess for kommende NTP	Arbeidsgruppen anbefaler at dette følges opp videre	Arbeidsgruppen anbefaler at dette følges opp videre	Arbeidsgruppen anbefaler at Statens vegvesen vurderer og følger opp dette innspillet videre	Arbeidsgruppen anbefaler at Statens vegvesen vurderer og følger opp dette innspillet videre

Status måloppnåelse

Trafikkutvikling per september 2023

Oppsummering

Byindeksen estimerer trafikken for januar-september til å være nærmere fire prosent høyere enn samme periode 2019. Samtidig som at trafikken øker, øker elbilandelen i kommunene og gjennom bommene. I september var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler 38 prosent. Andelen elbiler av personbiler totalt i miljøpakkeområdet er 29 prosent.

Antall påstigende på buss og trikk viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I september var det nærmere fire millioner påstigende passasjerer.

Det har vært en positiv utvikling i antall reiser med tog i sone A etter at det ble mulig å reise på tog med rabatterte priser. I september 2023 var det nærmere 80 000 reiser med tog i sone A.

Antall syklist gjennom registreringspunktene er omtrent på samme nivå som i fjor. Antall syklist er lavere i september enn august, som er en normal utvikling når høsten kommer. Partene i Miljøpakken jobber med å få på plass mer data på sykkel.



Personbiltransport

Trafikken hittil i år, opp 3,8 prosent.
Andel elbiler i bom økt til 38 prosent i september.



Buss og trikk

Nærmere fire millioner påstigende passasjerer i september



Tog

79 000 reiser i sone A i september.



Sykkel

Sykkeltallene er stabile.

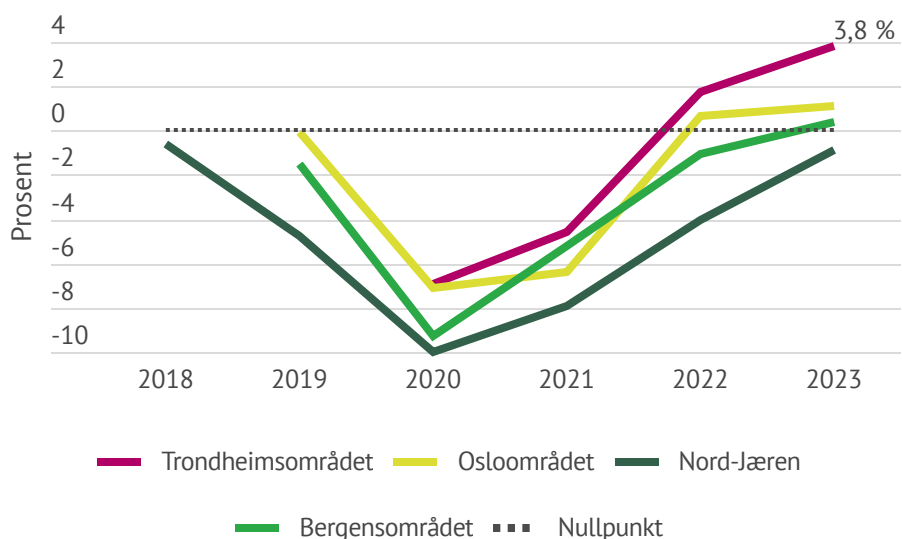
Personbiltransport

Byindeksen estimerer trafikken i Trondheimsområdet januar - september 2023 til å være nærmere fire prosent høyere enn samme periode i 2019.

Trondheimsområdet har 2019 som sitt referanseår. Nord-Jæren har 2017 som referanseår, mens Bergensområdet og Oslo-området har 2018 som sitt referanseår. Indeksene mellom byområdene er dermed ikke direkte sammenlignbare, men sammenlignet med sitt referanseår har de øvrige byområdene en lavere trafikkvekst enn Trondheimsområdet.

Andelen elbiler gjennom Miljøpakken sine bommer har økt over tid. Hittil i år var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler på 35 prosent. I september alene var elbilandelen i bom 38 prosent.

Byindeksen. Perioden januar - september.



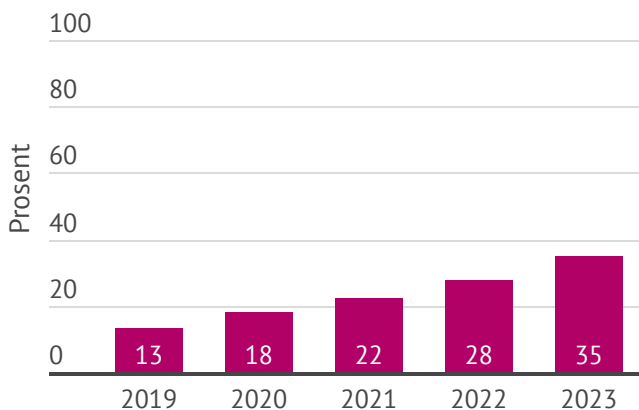
Kilde: Statens vegvesen



Byindeksen

Miljøpakken måles på byindeksen. Denne viser endring i trafikkmengde i byområdet hittil i år sammenlignet med samme periode i referanseåret. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen.

Elbil i bom. Perioden januar - september.



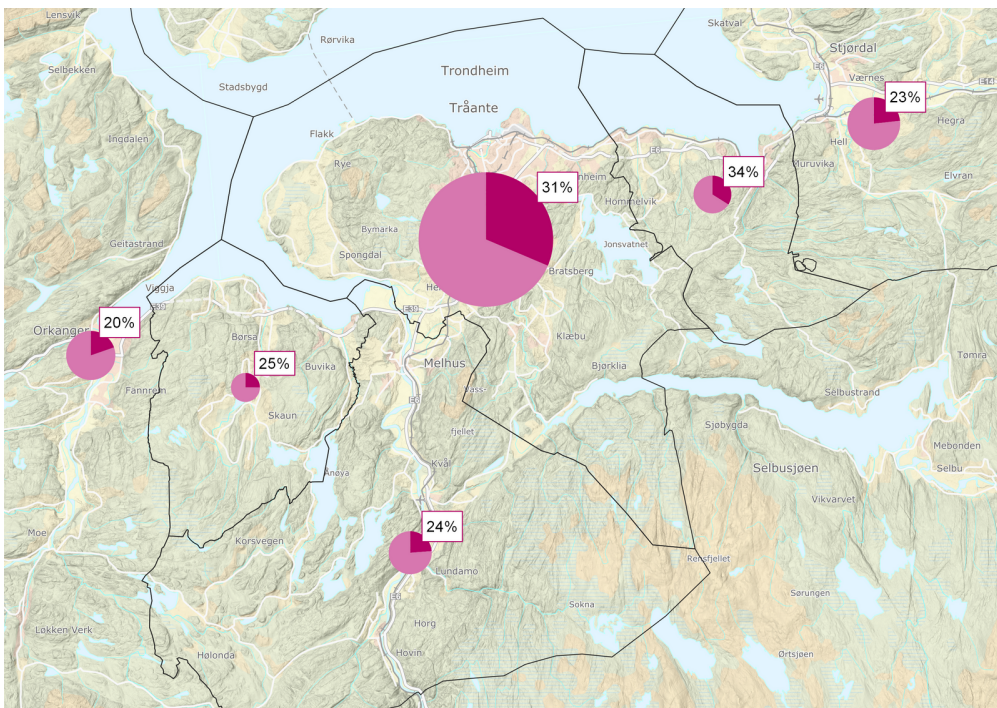
Kilde: Vegamot

Personbiler

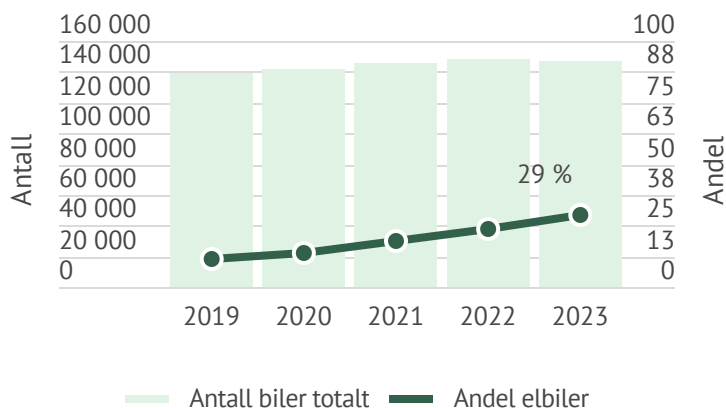
Per september 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av drøyt 147 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var 29 prosent ved utgangen av august 2023. På samme tid i fjor var elbilandelen 23 prosent og i september 2019 var elbilandelen 11 prosent.

Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se kart nedenfor). Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 97 000 biler. Av disse er 31 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal (15 000 biler) og Orkland (13 000 biler). Her er elbilandelen henholdsvis 23 prosent og 20 prosent. I Melhus er det nærmere 10 000 biler og 24 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 34 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7 700 biler).

Antall biler/elbiler per kommune i miljøpakkeområdet. Per september 2023.



Antall biler/elbiler i miljøpakkeområdet. Per september 2023.



Kilden til statistikken er OFV. I kartet viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrigt biler.

Kollektiv

Buss og trikk

Tall fra AtB viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I september var det nærmer fire millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Dette er en økning på 11 prosent sammenlignet med august 2022.

Antall påstigninger på buss og trikk. Per måned.



Kilde: AtB, månedsrapport



Påstigningstall

Statistikken viser antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim) som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet. Tall fra Orkland og Skaun vil bli inkludert senere.

*Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

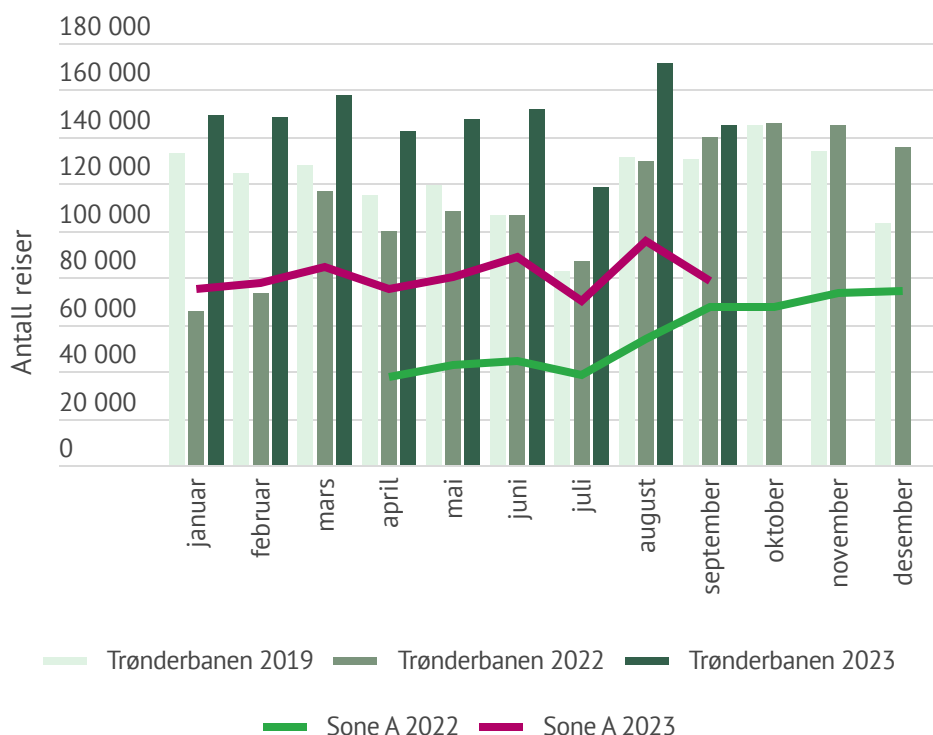
Kollektiv

Tog

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. Sammenlignet med januar-september 2019 har antall reiser økt med 24 prosent på Trønderbanen. I månedene januar-september 2023 ble det tatt 148 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse reisene var 80 700 (55%) innad i sone A.

Det har vært en positiv utvikling i antall reiser med tog i sone A etter at det ble mulig å reise på tog med rabatterte priser. I september 2023 var det nærmere 80 000 reiser med tog i sone A.

Antall reiser på Trønderbanen og i sone A. Per måned.



Kilde: SJ



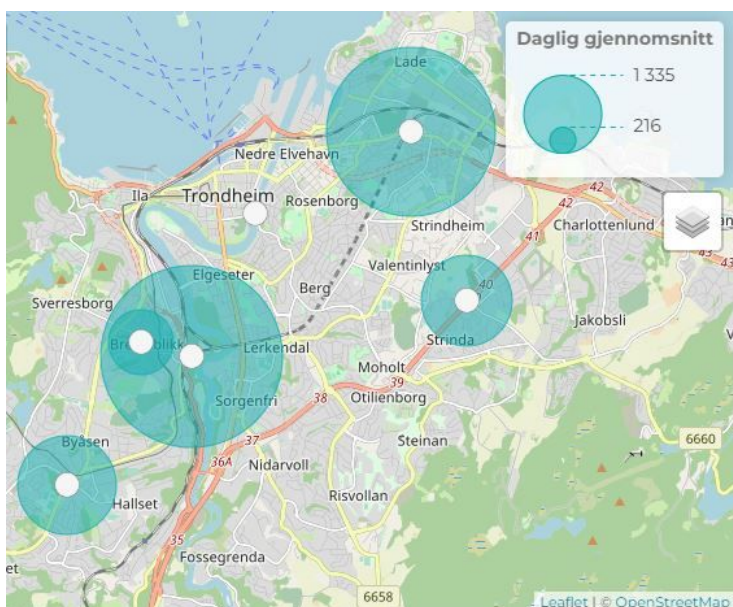
Reiser med tog

Økningen i antall reiser fra februar til mars 2022 skyldes fjerning av koronarestriksjoner og at det fra 1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med AtB-billett i hele sone A.

Sykkel

Antall sykler gjennom registreringspunktene er omtrent på samme nivå som i fjor. Antall sykler er lavere i september enn august, som er en normal utvikling når høsten kommer.

Miljøpakken har utfordring med lite data på sykkel, men her er det endringer på gang. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få ikke-operative sykkelteellere i drift. Trondheim kommune har etablert fire nye registreringspunkt høsten 2022. Disse er plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Høsten 2023 er det etablert ytterligere tellere på Stavne og ved gamle bybro. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av nye sykkelteellere kan godkjennes. Godkjent utstyr betyr at dataene kan innlemmes i Trafikkdata.no og dermed gjøres tilgjengelig for alle. Testing av utstyr pågår gjennom høsten.



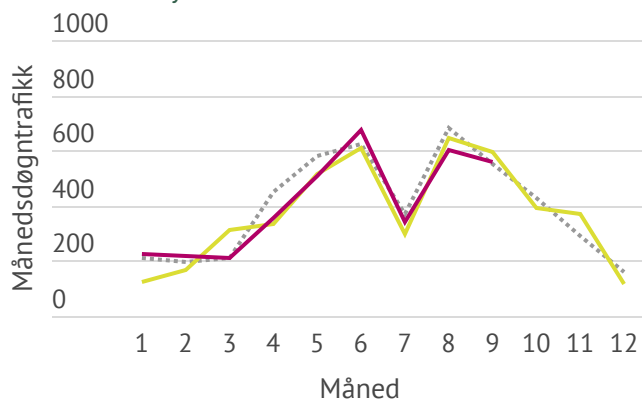
Størrelsen på sirklene i kartet viser gjennomsnittlig antall syklende forbi registreringspunktene per døgn i september. Denne nettsiden viser daglige oppdateringer av antall syklende i de nye tellepunktene: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>.



Reiser med sykkel

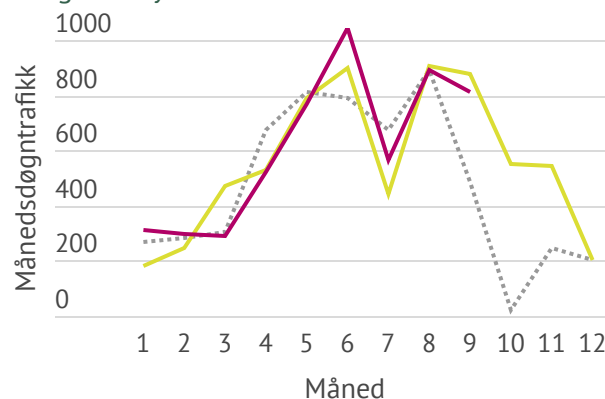
Antall sykkelreiser påvirkes av vær og føre. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommeren. Ferie kan påvirke variasjoner mellom måneder og år.

Rotvollekra sykkelteeller



● 2019 ● 2022 ● 2023

Svingbrua sykkelteeller



● 2019 ● 2022 ● 2023

Merknader til statistikken

Byindeksen

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen. Miljøpakken måles på byindeksen i et tre års glidende snitt, men denne indeksen vil fortsatt være preget av pandemien. Derfor viser denne rapporten byindeksen som inneholder trafikkendring hittil i år sammenlignet med samme periode 2019. Den er mer egnet til å vise utviklingen slik den er nå.

Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Den inneholder ingen metode for å fjerne gjennomgangstrafikk, næringstransport eller mobile tjenesteytere i «lette» biler fra øvrig personbiltransport. Data fra reisevaneundersøkelser, som oppdateres årlig, kan brukes som en supplerende kilde for å si noe om utviklingen i personbiltrafikk. Statens vegvesen har nylig satt i gang et arbeid med å bedre trafikkdata i, og på tvers av, byvekstavtaleområder.

Påstigende passasjerer, buss og trikk

Tall for 2019 er ikke sammenlignbare med tall etter 2019. Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger. Før omlegging av rutestrukturen i 2019 ble omstigningsandelen beregnet til å være 15 prosent. Etter omleggingen av rutestrukturen høsten 2019 er omstigningsandelen anslått til 40 prosent. Antall påstigende passasjerer er altså ikke det samme som antall reiser.

En annen forskjell fra 2019 er utvidelsen av sone A til Melhus og Stjørdal i oktober 2021.



Tertialrapport 2/2023

Til Kontaktutvalgets møte 19. november 2023

1. Sammendrag	2
2. Bestilling T2-rapport	3
3. Overordnet status	4
4. Partenes rapportering	6
4.1 Melhus kommune	6
4.2 Trondheim kommune	8
4.3 Malvik kommune	14
4.4 Stjørdal kommune	15
4.5 Trøndelag fylkeskommune	18
4.6 Statens vegvesen	32
4.7 Sekretariatet	36

Kontaktutvalget ba i møte 27. januar (KU-sak 3/21) om å få tertialrapportering på prosjektnivå. Tertialrapporten legges frem for Programråd (PR) og Kontaktutvalg (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten og sammenstiller informasjon rapportert fra partene.

1. Sammendrag

Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 281 prosjekt. Pr 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på omtrent 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på i overkant av 1,9 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk (både periodisert og varig) ved utgangen av året på vel 0,7 mrd. kr.

Periodisert mindreforbruk oppstår når årlige budsjetttildelinger er større enn kostnadene for de samme årene (motsatt for periodisert merforbruk). Varig mindreforbruk oppstår når tiltak gjennomføres med en lavere kostnad¹ enn avsatt budsjetttramme/styringsramme. I Miljøpakken skal ingen prosjekt gå utover sine budsjett-/styringsrammer uten at det er avklart blant partene.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Både Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem – Tulluan og Fv. 950 Reppe – Være², rapporterer en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr og vil finansieres i kommende budsjett.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for ovennevnte prosjekter, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen i underkant av 1,0 mrd. kr. Vel 90% av rapportert mindreforbruk er knyttet til periodisering, og 10% til varig mindreforbruk.

Beslutningstakere og publikum bør kunne forvente at budsjettvedtak blir gjennomført i henhold til plan. Flere typer statlige midler/tilskudd trekkes inn dersom de ikke benyttes som forventet (statsbudsjett), og må rebevilges i senere statsbudsjett.

Hovedforklaringene til manglende gjennomføring/fremdrift er intern organisering, mangel på interne ressurser og vel optimistiske budsjettinnspill. Enkelte etater har tatt grep og forventer bedre gjennomføringsevne fremover.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsservv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Som oppfølging av Kontaktutvalgets behandlingen av T1-rapport ([møte 9. juni sak 26/23](#)) ble partene til T2-rapporten bedt om å *“vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett”*. Dette er i liten grad svart ut i T2-rapporteringen fra partene. Men partene er bedt om å gjennomgå egen prosjektportefølje i forbindelse med den politiske behandlingen av handlingsprogrammet 2024-2027.

¹ Det er etablert rutiner for å håndtere ledige midler fra avsluttet prosjekt.

² Prosjektet rapporter om totalprognose høyere enn vedtatt styringsramme, og viser kommende sak til programrådet.

2. Bestilling T2-rapport

Sekretariatet oversendte bestilling til parten 25. august med frist for rapportering 12. september.

Kontaktutvalgets konklusjon fra behandlingen av T1-rapport ([møte 9. juni sak 26/23](#)):

- "Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1 – 2023
- Kontaktutvalget ber om at prosjektporteføljen gjennomgås i budsjettarbeidet høst 2023 for å avklare hvilke prosjekter som er realistisk å gjennomføre i 2024
- Kontaktutvalget ber om at hver part vurderer hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter"

Til T2-rapporteringen ønsker Kontaktutvalget både bedre og mer realistisk rapportering fra etatene om status på økonomi og fremdrift.

Partene er bedt om å rapportere på følgende:

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. *Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.*
2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift pr. 2 tertial, med følgende innhold:

Område	Prosjekt	Overført fra tidligere år	Tildeling 2023	Disponible midler 2023	Regnskap pr. T2	Års-prognose 2023	Status økonomi og fremdrift	Planlagt ferdigstilling (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
	Prosjekt 1								
	Prosjekt 2								
	Prosjekt 3								
	Prosjekt ...								

Område: Hvilket tiltaksområde prosjektet tilhører (jfr. årsbudsjett)

Prosjekt: Det skal rapporteres på alle prosjekt vedtatt i Miljøpakken som ikke er sluttrapportert og gjenspeile Miljøpakkens handlingsprogram/årsbudsjett.

Overført midler fra 2022: Ref. vedtatt [årsrapport 2022](#).

Tildeling 2023: Miljøpakkens HP 2023-26, hvor første året er årsbudsjett 2023. På Interna (nederst på [miljopakken.no](#)) ligger det i tillegg en oversikt som viser tildelingen 2023 pr. etat.

Disponibel ramme: Sum Overførte midler + Tildeling 2023

Regnskap pr. T2: Prosjektregnskap hittil i år pr T2

Årsprognose 2023: Forventet årsprognose for 2023.

Status på økonomi og fremdrift: Tekstlig beskrivelse. Gjerne litt mer spesifikt når det gjelder forventet sluttprognose.

Planlagt ferdigstilling inneværende prosjektfase: Oppgi mnd/år

Prosjektfase: Inneværende fase (prosjektfasene er beskrevet i [årsbudsjett](#)).

3. Overordnet status

Et sammendrag av prosjektøkonomien rapportert pr etat fremgår av følgende tabell.

Tabell 3.1: Økonomisk status

(tall i mill. kr)	Disponible midler 2023	Regnskap pr T2	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose
Melhus kommune	19	1	9	10
Trondheim kommune	863	190	404	459
Malvik kommune	14	1	4	10
Stjørdal kommune	22	4	6	16
Trøndelag fylkeskommune	1204	543	932	273
Statens vegvesen	448	331	573	-125
Sekretariatet	21	6	14	8
Sum	2591	1075	1942	650
Endring fra T1:	-20	-	-89	71

Kommentar:

Jernbanedirektoratet midler til Trondheim stasjonssenter (2. trinn) mangler i oversikten. I Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 er dette oppført med 100 mill. kr i 2023, forutsatt statlig bevilgning.

Årsprognosen for 2023 er på 1942 mill. kr, en reduksjon på 89 mill. kr fra T1. Sammenlignet med regnskap pr T2 kan årsprognosen vurderes å være i overkant optimistisk.

Tabell 3.1 viser et forventet samlet mindreforbruk ved utgangen av 2023 på 650 mill. kr. I dette tallet ligger også periodisert merforbruk på 334 mill. kr i 2023 fordelt på:

- Rv. 706 Nydalsbrua (200 mill. kr)
- Fv. 704 Tanem - Tulluan (108 mill. kr)
- Fv. 950 Reppe - Være (26 mill. kr)

Prosjektene rapporterer om bedre fremdrift sett i forhold til plan og å være innenfor vedtatt styringsramme. Det vil si at merforbruket 2023 vil dekkes inn i kommende års budsjettbevilgninger.

Justert for de tre nevnte prosjektene, er forventet mindreforbruk 2023 for den resterende prosjektporteføljen omtrent 984 mill. kr.

Prosjekter med forventet størst mindreforbruk (mer utfyllende forklaring i prosjektlisene) ved utgangen av året sett i forhold til budsjetttildelinger:

- 102 mill. kr, Innherredsveien øst, TRFK
 - Utbygging er startet og planlegges ferdigstilt høsten 2025.
 - Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsrammen gitt i Miljøpakken, årets avvik er knyttet til periodisert mindreforbruk (budsjetttildeling > årsprognose).
- 69 mill. kr, Tilskudd til reduserte billettpriser, TRFK
 - Øremerkede midler i bomforliket (tilleggsavtalen 2020).

- Utbetales fra staten som en årlig indeksjustert andel (50 mill. 20-kr) hvert av årene i avtaleperioden 2020-2029.
- Etter politisk behandling med tilhørende samordning i Kontaktutvalget (sak 37/21) er taksttiltak iverksatt fra og med oktober 2021.
- Sist rapportert til Kontaktutvalget i møte 22. september 2023 (sak 36/23).
- 68 mill. kr, Kongens gate, TRFK
 - Prosjektet har fått investeringsbeslutning og jobber mot anskaffelse av entreprenør høsten 2023, med oppstart av samspill fra årsskiftet.
 - Årets avvik er knyttet til periodisert mindreforbruk (budsjettildeling > årsprognose).

I tillegg rapporterer SVV om et forventet varig mindreforbruk på E6 Jaktøya - Sentervegen på vel 121 mill. kr. Finansiell avslutning av prosjektet gjennomføres i løpet av 2024.

I Miljøpakken er det etablert rutiner for behandling av økte prosjektkostnader utover vedtatt ramme, dette skal behandles i programråd og/eller Kontaktutvalg før kostnadene påløper.

Det er rapportert på 281 ulike prosjekter fordelt som vist i tabellen under.

Tabell 3.2: Antall rapporterte prosjekter fordelt per etat og på prosjektfaser

(tall i mill. kr)	Prosjekt- utvikling	Detalj- planlegging	Detaljplan./ Utbygging	Utbygging	Annet (drift mm.)	Sum
Melhus kommune	4	1	0	4	1	10
Trondheim kommune	16	40	30	18	9	113
Malvik kommune	5	1	0	0	2	8
Stjørdal kommune	8	3	1	2	1	15
Trøndelag fylkeskommune	41	28	1	30	16	116
Statens vegvesen	1	5	0	8	1	15
Sekretariatet					4	4
Sum	75	78	32	62	34	281

Vel 70 av tiltakene under prosjektutvikling har bakgrunn i budsjettvedtak før 2022. I KU-sak 8/22 ble det vedtatt å sette av rammer til prosjektutvikling til hver av partene. Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt til med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prosjektutvikle. Rammeavsetningen erstattet tidligere praksis med konkrete bevilgninger til enkeltvedtak.

For nærmere beskrivelse av økonomi og fremdrift henvises det til partenes egne kapitler.

4. Partenes rapportering

Videre følger rapportering fra hver part, med tabeller som viser prosjektstatus. Tabellene har følgende forklaringer og forkortelser:

- Alle tall er oppgitt i mill. kr og er inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2023: Summen av Overført midler fra 2022 + Årets tildeling 2023 (vedtatte forskutteringer fra kommende handlingsprogram kommenteres kun tekstlig).
- Årsprognose 2023: Forventet forbruk i 2023.
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen, SVV/UtB = Utbyggingsdivisjonen, SVV/ToS Transport og samfunn (utredning)
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GSV = gang- og sykkelveg, TS = trafiksikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

4.1 Melhus kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realisme i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

Reguleringsarbeidet er påbegynt for både GS-bru over Gaula og GSV Monstuflata - Gimsvegen. Framgangen i reguleringsarbeidet er også avhengig av eksterne forhold i form av bussruter, plassering av transformator og geotekniske undersøkelser. Dette er forhold som må avklares før utformingen av reguleringsplanene kan bestemmes. Foreløpig estimeres ferdigstillelse av detaljplanleggingsfasen til september 2024.

Fremdriften på gang- og sykkelvei på Skolebakken, Ler, er begrenset av noen eksterne faktorer. Arbeidet NVE planlegger i Kaldvella, kombinert med resultatene fra de geotekniske undersøkelsene, vil legge føringer for videre arbeid med gang- og sykkelstien. Det er usikkert om det vil være mulig å gjennomføre tiltaket i henhold til vedtatt reguleringsplan. Om det oppstår behov for å vurdere andre løsninger, vil dette påvirke både tidsrammer og økonomisk situasjon. Melhus kommune venter på resultater fra geotekniske undersøkelser og planen til NVE. Det forventes å få avklart dette, og utarbeidet en løsning innen januar 2024.

Snarveg Gruva, prosjektet står overfor visse utfordringer da det har oppstått konflikt mellom ønsket utforming og tekniske begrensninger, knyttet til blant annet geotekniske forhold. Melhus kommune venter nå på utvidende geotekniske undersøkelser som vil gi rammer for hvilken løsning som benyttes, hvor lang tid prosjektet vil ta og hvilke kostnader som vil medfølge. Melhus kommune forventer å ha mottatt resultatene, og landet på en beslutning, innen februar 2024.

Mindre trafikktekniske tiltak: Av de øvrige snarveiene er Varmbu allerede ferdigstilt, mens arbeidet på Runebakken og Flå skole planlegges å starte fra uke 37. Det forventes at arbeidet på

underlaget er ferdig innen uke 40, og at det påfølgende arbeidet med lysmaster begynner i starten av oktober 2023. Fremdriften har vært noe påvirket av kapasiteten til utførende entreprenør, men det forventes ikke ytterligere forsinkelser.

Gang- og sykkelveg Gammelbakkan: Melhus kommune har gjennomført oppstartsmøte med utførende entreprenør. Arbeidet starter i midten av september. Forventet ferdigstilling er sommeren 2024.

Tabell 4.1: Prosjektstatus Melhus kommune

Prosjekt	Disponible midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-prog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Bussholdeplass Skysstatsjon, ombygging	0,1	0,0	0,0	0,1	Ferdig. Mangler sluttrapport.	Ferdig	UB
Mindre trafikktekniske tiltak	1,5	0,1	0,7	0,8	Tre svarveger under opparbeidelse. Varmbu ferdig, Lundamo og Ler oppstart uke 37.	11/23	UB
GSV Monstuflata - Gimsevegen	1,5	0,1	1,4	0,1	Reguleringsarbeid er påbegynt. Forventes å være klar til 1. gangs behandling i september 2024.	09/24	DP
GSV Skolebakken, Ler	1,0	0,2	0,6	0,4	Geoteknisk laboratorierapport under utarbeidelse. Avventer også NVE sin plan for tiltak i Kaldvella.	01/24	PU
GSV Gammelbakkan	5,0	0,3	3,4	1,6	Oppstartsmøte gjennomført. Forventer oppstart i midten av september.	06/24	UB
GS-bru over Gaula	3,7	0,4	1,5	2,2	Reguleringsarbeid er påbegynt. Forventes å være klar til 1. gangs behandling i september 2024.		
GS-bru over E6	0,9	0,0	0,0	0,9	Ferdig. Mindre arbeider på tilslutningsveg overføres til prosjektet GS-bru over Gaula.	Ferdig	UB
GSV Fv. 950 Hermanstad - Losenkrysset	0,2	0,0	0,3	-0,2	Fylkeskommunens prosjekt. Melhus kommune skal dekke noe av kostnadene.		PU
Snarveg Gruva	1,5	0,1	1,0	0,5	Venter på geotekniske undersøkelser. Disse vil være avgjørende for videre framdrift. Forventet avklaring til nyåret.	02/24	PU
Prosjektutvikling	2,0	0,0	0,0	2,0	Sekkepost.	Løpende	PU
Koordinering og administrasjon	1,5	0,0	0,0	1,5	Benyttes ikke.		Annet
Sum	18,8	1,3	8,9	9,9			

I tillegg gjennomfører Trøndelag fylkeskommune tiltak i Melhus kommune.

4.2 Trondheim kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

Trondheim kommune har god framdrift i planleggingsfasen og samlet produksjon er høyere enn tidligere år. Vi ser likevel at prognosen vil bli noe under årets budsjett, bl.a. pga. forsinkelser i gjennomføringsfasen og at erverv tar lengre tid enn det som var forutsatt i planer og budsjett.

Det har i en periode vært redusert kapasitet i gjennomføringsfasen, noe som har ført til at flere mindre prosjekt har hatt dårligere framdrift enn det som var planlagt. Med en forventet økning av prosjekter klare til gjennomføring de kommende årene vil vi se på flere tiltak for å øke kapasitet for gjennomføring i kommende år. Det kan f.eks. være aktuelt med et samarbeid med SVV mtp. gjennomføringsfasen.

Tabell 4.2: Sammendrag prosjektstatus

Økonomi (mill. kr)	Disponible midler 2023	Regnskap pr T2	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose
Lokal veg	5	1	3	3
Gatebruk	1	0	5	-4
Kollektiv	250	50	104	146
Metrobuss	67	19	38	29
Sykkel	335	80	155	179
Trafikksikkerhet	75	5	24	51
Gange	62	14	42	20
Støy	22	2	3	19
Mobilitet	22	10	16	6
Andre	25	9	15	11
Sum	863	190	404	459

Prosjektportefølje (antall)	Prosjekt-utvikling	Detalj-planlegging	Detaljplan./ Utbygging	Utbygging	Andre	Sum
Lokal veg		1				1
Gatebruk		1				1
Kollektiv	2	3	9	4		18
Metrobuss		1		1		2
Sykkel	8	20	10	4	3	45
Trafikksikkerhet	4	4	6	4	1	19
Gange		6	3	5		14
Støy		2	2			4
Mobilitet					3	3
Andre	2	2			2	6
Sum	16	40	30	18	9	113

Tabell 4.3: Prosjektstatus Trondheim kommune (tall i mill. kr)

Prosjekt (del 1/5)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	5,2	0,9	2,5	2,7		8/24	DP
Ravelsveita og Sommerveita - oppgradering	0,6	0,4	5,0	-4,4	Oppstart bygging H2023. I tillegg kommer 7 mill. kr forskuttet fra årsbudsjett 2024.	10/23	DP
Jakobslivegen, kollektivtiltak	0,3	0,0	0,0	0,3		Avklares	PU
Loholt allé, kollektivtiltak	0,3	0,1	0,3	0,0	Samkjøres med Holdeplasspakke 7.	12/23	PU
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstadringen	0,3	0,0	0,0	0,3	PU ferdig. Usikker om dette videreføres.		DP
Trikken, ny likeretter	30,9	19,8	31,0	0,0	Forsinkelse pga. grunnforhold.	12/23	DP
Trikken ny arbeidsmaskin	29,7	0,0	0,5	29,2	Må ut på ny konkurranse.	Avklares	DP
Jakobslivegen, kryssutbedring	6,3	0,2	0,3	6,0	Forsinket pga. samkjøring med VA. Bygging utsatt til 2024.	10/24	DP/UB
Klefstadhaugen, møteplasser	0,9	0,1	0,3	0,7	Gjennomføring utsatt til 2024 pga. kapasitet. I tillegg kommer 0,6 mill. kr forskuttet fra årsbudsjett 2024.	8/24	DP/UB
Fartsreducerende tiltak	4,3	0,1	0,2	4,1	Utsatt pga. behov for avklaringer rundt planlagt løsning.	12/24	DP/UB
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	2,0	0,0	0,5	1,5		Avklares	DP/UB
Tilrettelegging nye leskur kv.	8,0	1,2	1,8	6,2	Omfang må avklares pga. kostnader høyere enn forventet i PU.	12/24	DP/UB
Holdeplasspakke 3	15,1	0,1	0,5	14,6		8/25	DP/UB
Holdeplasspakke 4	14,3	0,0	0,5	13,8		8/25	DP/UB
Holdeplasspakke 5	3,0	0,0	0,5	2,5		8/25	DP/UB
Holdeplasspakke 6	15,5	0,0	0,1	15,4		Avklares	DP/UB
Holdeplasspakke 2	24,9	1,0	5,9	19,0	To tiltak utføres våren 2024	8/24	UB
Infrastruktur trikk 2010-2022	45,5	11,0	25,0	20,5		Løpende	UB
Nordre Ilevollen, trikk	46,7	16,2	35,0	11,7		8/24	UB
Nidarvoll Holdeplass	1,9	0,0	1,9	0,0	Utføres av skoleprosjektet.	12/23	UB
Olav Tryggvasons gate, planlegging	14,6	2,5	2,6	12,1	Stoppet i nåværende form.	8/23	DP
Nordre Ilevollen, gateprosjekt	52,2	16,2	35,0	17,2		8/24	UB
Kongsvegen	-0,1	0,0	0,0	-0,1	Avventer politisk avklaring, og budsjett 2024.		PU
Nedre Flatåsvegen	0,0	0,0	0,0	0,0			PU
Øvre Flatåsvegen	0,0	0,0	0,0	0,0			PU
Undergang Selsbakk	0,0	0,0	0,0	0,0	PU fortsetter med PU-pott.	12/23	PU

Prosjekt (del 2/5)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Nyheimsveien	1,2	0,0	0,0	1,2	Forsinket DP pga. kapasitet.	Avklares	DP
Charlottenlund skole, trygg skoleveg	1,7	0,1	0,3	1,4	Forsinket DP pga. kapasitet.	8/24	DP
Forsøket/Romolslia kryssombygging	0,1	0,9	4,5	-4,4	I tillegg 5,8 mill. kr forskuttet fra årsbudsjett 2024.	12/23	DP
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud	7,1	0,2	1,5	5,6		4/24	DP
Gammelina/Magasinvegen, fortau	11,1	0,8	2,5	8,6	Oppstart bygging avventer åpning Nydalsbrua.	10/25	DP/UB
Tempevegen/Valøyvegen	3,3	0,0	0,3	3,1		Avklares	DP/UB
Mindre trafikktekniske tiltak langs kommunal veg i Trondheim 2020	1,2	0,0	1,2	0,0		12/23	DP/UB
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	0,7	0,0	0,5	0,2		12/23	DP/UB
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2022-23	6,4	1,0	3,0	3,4		8/24	DP/UB
Hjertesone pakke 2	2,8	0,1	0,3	2,5		12/24	DP/UB
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	-1,6	0,0	1,0	-2,6	Restarbeider pågår.	10/23	UB
Hans Finnes gate, fortau	22,0	0,4	2,0	20,0	Erverv krever ekspropriasjon. Igangsatt.	12/25	UB
Klæbuvegen, fortau	17,5	1,3	6,0	11,5	Oppstart bygging høst 2023.	6/25	UB
Pilotprosjekt Hjertesone	0,7	0,2	0,4	0,4		12/23	UB
Eberg Trafikkgård	0,8	0,2	0,6	0,2		Løpende	Drift
Olav Kyrres gate, rundkjøring	0,0	0,0	0,0	0,0	Samordning med andre prosjekter i området.	Avklares	PU
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	0,1	0,1	0,1	0,0		Avklares	PU
Fjordgata, langsiktige tiltak	0,4	0,0	0,1	0,3	Venter på evaluering av midlertidig sykkelveg.		PU
Verftsbrua	0,2	0,2	0,2	0,0		Avklares	PU
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	1,7	0,0	0,0	1,7	Tilleggsutredninger pågår.	10/23	PU
Forsøkslia	0,8	0,4	1,0	-0,2		9/23	PU
Roald Amundsens vei	1,4	1,0	1,4	0,0		10/23	PU
Jonsvannveien, nord	0,0	0,0	0,0	0,0	Avventer politisk avklaring.	Avklares	PU
Gyldenløves gate	3,0	0,6	1,0	2,0		10/24	DP
Øvre Bakklandet - Vollabakken (Klæburuta)	2,5	1,2	2,6	0,0		4/24	DP
Rosenborgbassenget GS-bru	2,5	2,5	3,3	-0,8		12/24	DP
Nidarø GS-bru	1,0	0,0	0,0	1,0	Avventer oppstart.	Avklares	DP

Prosjekt (del 3/5)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Persaunvegen, sykkelveg med fortau	2,8	2,3	2,8	0,0	Reguleringsplan levert til sluttbehandling.	4/24	DP
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	3,6	0,4	1,0	2,6	Reguleringsplan til off. ettersyn.	9/23	DP
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	3,5	0,4	1,0	2,5	Reguleringsplan til off. ettersyn.	9/23	DP
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei)	6,1	1,9	3,5	2,6	2 av 3 regplaner leveres komplett høsten 2023.	12/24	DP
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa	2,1	0,8	2,1	0,0	Reg.plan til sluttbehandling.	12/23	DP
Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	1,7	0,9	1,3	0,5	Byggeplan ferdig sept.	9/23	DP
Øvre og Nedre Baklandet (del 4 og 6)	12,5	0,8	2,0	10,5	Oppstart bygging utsatt til våren 24.	3/24	DP
Bromstadruta, Persaunevegen - Øvre Granåslia	23,2	0,5	1,5	21,7	Under regulering. Tre planer med ulik framdrift.	4/25	DP
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg, delstrekning 1	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 6	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, delstrekning 2	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstrekning 3	0,0	0,0	0,0	0,0			DP
Dronningens gate	2,0	0,4	0,6	1,4	Venter på politisk avklaring.	4/24	DP
Erling Skakkes gate	2,5	0,3	0,8	1,8	Venter på politisk avklaring.	12/24	DP
Jonsvannveien, nord del 6	1,5	0,0	0,0	1,5	Avventer politisk avklaring.	Avklares	DP
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	27,8	0,0	0,0	27,8	Reguleres som del av Brøsetruta.	Avklares	DP/UB
Mindre tiltak sykkel	3,0	0,0	2,5	0,5			DP/UB
Sykkelparkering 2023 (sekkepost)	5,0	0,5	1,0	4,0		12/24	DP/UB
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	7,1	0,5	1,0	6,1	Forsinket oppstart bygging.	6/24	DP/UB

Prosjekt (del 4/5)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia-Jernbanebrua	1,7	0,0	0,0	1,7	Tilskudd utbygging stasjonsenter.	Avklares	DP/UB
TSS Sykkelskinne i Sjøgangen	1,6	0,0	0,0	1,6	Tilskudd utbygging stasjonsenter.	Avklares	DP/UB
H7 - Ranheim (Brattørruta) - øvre og nedre Grilstadkleiva	2,0	0,1	0,5	1,5		12/24	DP/UB
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfunksjon	0,6	0,0	0,1	0,6	Forsinket pga. kapasitet.	Avklares	DP/UB
Breidablikveien, sykkelveg	30,9	0,8	0,0	30,9	Forsinket pga. erverv og samkjøring med VA. Oppstart bygging våren 2024.	6/25	DP/UB
Sykkelpassasjer (punkttiltak)	2,2	0,1	0,0	2,2			DP/UB
Tyholtveien, del 2	39,6	17,8	28,6	11,0		6/24	UB
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	126,8	39,5	83,0	43,8	Noe forsinket ferdigstillelse.	6/24	UB
Sykkeltilbud Fjordgata	1,6	0,1	0,3	1,4	Ferdig bygget. Evaluering pågår.	12/23	UB
Grilstadvegen	1,6	0,0	1,6	0,0		12/23	UB
Vinterdrift sykkelanlegg kv (2017-2023)	8,5	5,6	9,5	-1,0	Forventet merforbruk. Avhengig av snøfall høst 2023.	Løpende	Drift
ATP-modell og beregninger	0,2	0,2	0,2	0,0		Avklares	Annet
Sykkeltellere, innkjøp	2,1	0,4	1,9	0,2		Avklares	Annet
Snarvegpakke 9	2,8	0,1	1,5	1,3	Noe forsinket DP pga. kapasitet.	12/23	DP
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	6,7	0,5	1,0	5,7	Venter på grunnerverv, forsinket.	Avklares	DP
Mikkelvegen, fortau	1,7	0,8	1,3	0,5		12/23	DP
Alette Beyers veg, fortau	8,2	0,5	0,8	7,4	Venter på grunnerverv, forsinket.	10/24	DP
Snarveg Berg skole	1,6	1,1	1,6	0,0	Ekspropriasjon varslet, forsinket.	Avklares	DP
Lundvegen, fortau	9,4	0,7	3,0	6,4	Forventet byggestart oktober 2023. Erverv har gitt forsinkelser.	8/24	DP/UB
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	1,6	0,0	0,0	1,6	Tilskudd privat utbygger.	Avklares	DP/UB
Nyhavna (strakstiltak)	1,3	0,8	1,3	0,0	Oppstart høst 2023, mulige sluttarbeider i 2024.	5/24	DP/UB
Heimdal stasjon, undergang	2,9	0,2	2,5	0,4	Litt forsinket pga. nødvendig erverv.	5/24	UB
Gregus gate, undergang	5,5	0,2	4,5	1,0		12/23	UB
Snarvegpakke 7	4,4	1,6	5,8	-1,4		12/23	UB
Snarvegpakke 8	9,2	7,4	11,2	-2,0		10/23	UB

Prosjekt (del 5/5)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Ranheim stadion, fortau	3,7	0,1	6,5	-2,8	Stor økning i kostnad. Økt kostnad på støttemur og generell prisstigning siden 2021.	12/23	UB
Industrivegen m/sidevege, tiltaksutredning	4,0	0,0	0,3	3,8		Avklares	DP
Odd Husbys veg, støyskjerm	2,2	1,7	2,2	0,0	DP ferdig september.	9/23	DP
Majorstuen barnehage, støyskjerm	3,9	0,4	0,4	3,5	Prosjektet avventer avklaring på om barnehagen skal avvikle drift.	Avklares	DP/UB
Støy skoler, barnehager og intstitusjoner	11,5	0,0	0,0	11,5		Avklares	DP/UB
HjemJobbHjem	13,3	7,7	11,0	2,3		Løpende	Annet
Mobilitetsrådgivning	7,3	1,6	4,0	3,3			Annet
El-lastesykler	1,0	0,6	1,0	0,0	Ny bevilgning og runde H2023.	Avklares	Annet
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	0,9	0,1	0,9	0,0			PU
Prosjektutvikling TK 2022 og 2023	13,3	5,6	9,5	3,8			PU
Næringstransport, bylogistikk	6,3	0,0	0,0	6,3	Forsinket pga. kapasitet	Avklares	DP
Tidsbegrenset varelevering	0,5	0,0	0,3	0,2		12/23	DP
Koordinering og adm. TK 2023	4,0	2,8	4,0	0,0		12/23	Annet
Helhetlig plan for universell utforming	0,4	0,0	0,0	0,4	I bero pga. kapasitet.	Avklares	Annet
Sum	862,6	189,6	403,6	458,9			

4.3 Malvik kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

Tabell 4.4: Prosjektstatus Malvik kommune

Prosjekt	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Busslomme Muruvik	0,2	0,1	0,2	0,0	Prosjektutvikling ferdig. Det blir her behov for å søke om en bevilgning for å fullføre detaljplanlegging i 2024..	8/23	PU
Mindre trafikk tek. tiltak	0,1	0,1	0,1	0,0		12/23	Annet
Fortau Fagottvegen øvre	0,4	0,0	0,0	0,4	Sees i sammenheng med "Fortau langs Fagottvegen".		PU
Fortau langs Fagottvegen	1,8	0,1	0,7	1,2	Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Leveranse Del 1: Konseptutvikling - 20.01.2023 Leveranse Del 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 14.04.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 13.10.2023. Forsinket per 01.09.23.	6/24	PU
Fortau langs Saksvikkorsen	1,1	0,0	0,5	0,6	Prosjekteringen av tiltaket vil etter planen bli fullført i løpet av 2023, slik at utbygging vil kunne gjennomføres i 2024. Per 01.09 23 er reg.planarbeidet i gang og det forventes ut på høring i løpet av 2023.	6/24	DP
GS Granholtvegen-Ålivegen	7,3	0,0	0,0	7,3	Utbygging av tiltaket avhenger av E6-utbyggingen. Det vil være behov for innsnevring av Fv 950 ved gjennomføringen av tiltaket, og Trøndelag fylkeskommune vil ikke tillate dette så lenge det er omkjøring fra E6 forbi området. I lys av utsettelse av E6 prosjektet gjør fylkekommunen nå en vurdering om det er mulig å gjennomføre i tiden utbygging av E6 er satt på vent. Konsulent har fortsatt oppdrag å gjøre klar en byggeplan.	6/24	DP
GS Smiskaret - Sveberg	0,4	0,1	0,3	0,1	Planinitativ er sendt inn. Det kreves politisk behandling av trasevalg. I samråd med konsulent jobbes det med nytt planinitiativ. Dette medfører forsinkelser i forhold til plan fra 1 tertial.	5/24	PU
Miljøpakken generell planl.	0,5	0,2	0,5	0,0		12/23	Annet
Prosjektutvikling	2,0	0,0	2,0	0,0		Løpende	PU
Sum	13,9	0,6	4,3	9,6			

I tillegg gjennomfører Trøndelag fylkeskommune tiltak i Melhus kommune.

4.4 Stjørdal kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

Stjørdal kommune sine prosjekter i Miljøpakken er, med unntak av to prosjekter, ferdig prosjektutviklet og det foreligger nå en oversikt over kostnadsanslag for alle prosjektene. Til disposisjon for årene 2027-2029 har Stjørdal kommune 243 millioner 2023-kr. Det totale kostnadsanslaget er høyere enn det Stjørdal kommune har til disposisjon. Det foregår derfor et arbeid med å prioritere prosjekter kommunen primært ønsker å jobbe videre med.

Prosjektstatus økonomi og fremdrift pr 2 tertial:

Knutepunktutvikling, Stjørdal stasjon, mulighetsanalyse ferdigstilt, reguleringsarbeid er under arbeid. Planlagt ferdigstilling av detaljplanlegging i løpet av 2024.

Bylinje 90, et notat beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet og gir et foreløpig kostnadsoverslag. Ferdig prosjektutviklet 2023.

Sykkelparkering, et notat foreligger som beskriver alternativ modulbasert sykkelparkeringsløsning med tak og sykkelstativ med tilhørende kostnader som kan tilpasses behov og lokasjoner. Ferdig prosjektutviklet 2023.

Park & Ride, et notat foreligger med skisser og kostnadsoverslag for park & ride Skatval, Fosslia Fjellhall og Lånke/Hell. Ferdig prosjektutviklet 2023.

Ringvegen, notat foreligger som beskriver løsninger og kostnadsoverslag for tiltak langs Ringvegen. Ferdig prosjektutviklet 2023.

GS-veg Molovika, i byggefase 2023-2024.

GSV Skatvalskorsen, det er vedtatt å gå videre med trafiksikker forbindelse i turveistandard fra Vollsdalen til krysset Holvegen/Vollshaugvegen. Det søkes midler til prosjektet gjennom tilgjengelige tilskuddsordninger. Det forutsettes at strekningen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Skatvalsvegen opparbeides av Nye Veger i forbindelse med utbygging av E6 Kvihammar Åsen. Nye alternativsvurderinger med kostnadsanslag foreligger per oktober 2023. Prosjektutvikling 2023/2024.

GS-bro over Stjørdalselva, det foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjektutvikling. Prosjektet legges foreløpig på vent.

Tabell 4.4: Sammendrag prosjektstatus

Prosjekt	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprogn.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Sykkelfelt sentrum	0,4	0,0	0,0	0,4	Sluttrapportert. Ledige midler kan Stjørdal kommune be om å få omdisponert.	2021	UB
Sykkelparkering	0,1	0,0	0,0	0,1	Notat foreligger som beskriver alternativ modulbasert sykkelparkeringsløsning med tak og sykkelstativ med tilhørende kostnader som kan tilpasses behov og lokasjoner.	2023	PU
Opphøyde gangfelt	-0,1	0,0	0,0	-0,1	Sluttrapportert.	2021	DP
Sykkelfelt Ole Vigs gt	-0,1	0,0	0,0	-0,1			DP
Mindre tiltak - trafiksikkerhet	1,4	0,3	0,5	0,9	Mindre tiltak	Løpende	DP/UB
Koordinering og adm	1,1	0,3	0,6	0,5		Løpende	Annet
Stjørdal stasjon prosjektavklaring	-0,3	0,4	0,4	-0,7			PU
Stjørdal stasjon områderegulering	4,5	0,8	1,2	3,3	Reguleringsarbeid er under arbeid. Mulighetsanalyse knutepunktutvikling Stjørdal stasjon ferdigstilt.	2024	DP
Kryss fv 6804 Ringvegen x Ole Vig vgs	0,5	0,0	0,0	0,5			PU
Fv 6804 Ringvegen ved kryss E14 g/s veg	0,3	0,3	0,3	0,0	Notat foreligger som beskriver løsninger og kostnadsoverslag for tiltak langs Ringvegen.	2023	PU
Molovika prosjektavklaring (TFK)	-0,1	0,0	0,0	-0,1			PU
Molovika gjennomføring	11,0	1,6	3,0	8,0	Byggefase	2023/2024	UB
Park & Ride	0,4	0,1	0,1	0,3	Notat foreligger med skisser og kostnadsoverslag for park&ride Skatval, Fossli Fjellhall og Lånke/Hell.	2023	PU
G/s veg Vollsdalen - Skatvalskorsen	0,4	0,1	0,1	0,4	Det er vedtatt å gå videre med trafiksikker forbindelse i turveistandard fra Vollsdalen til krysset Holvegen/ Vollshaugvegen. Det søkes midler til prosjektet gjennom tilgjengelige tilskuddsordninger. Det forutsettes at strekningen mellom krysset Holvegen/ Vollshaugvegen og Skatvalsvegen opparbeides av Nye Veger i forbindelse med utbygging av E6 Kvihammar Åsen. Nye alternativsvurderinger med kostnadsanslag foreligger per oktober 2023.	2023/24	PU

G/s bro over Stjørdalselva	0,4	0,0	0,0	0,4	Det foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjektutvikling. Prosjektet legges foreløpig på vent.		PU
Stoppesteder bylinje 90	0,2	0,1	0,1	0,1	Et notat beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet og gir et foreløpig kostnadsoverslag.	2023	PU
Prosjektutvikling	2,0	0,0	0,3	1,7	Sekkepost. Hvilke tiltak som prosjektutvikles rapporteres i forbindelse med årsrapportering.	Løpende	PU
Sum	22,2	3,8	6,4	15,7			

4.5 Trøndelag fylkeskommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

Avdeling veg:

Det forventes fortsatt økt rekruttering og bemanning med hensyn til kapasitetsbehov for å imøtekomme bestillinger på prosjekter i handlingsprogrammet, gjelder spesielt sykkel- og gateprosjekter.

Det er fortsatt en bekymring med stor turnover i organisasjonen, samtidig opplever vi at det private anleggsmarkedet også er i bevegelse og har stor tro på at vi skal få rekruttert god nøkkelkompetanse.

Etter forrige rapportering har vi ikke hatt tilfeller av K4 og K5-hendelser. Vi har stort fokus på HMS, samtidig ser vi at vi har behov for å styrke oss på oppfølging av HMS. Team Prosjektstøtte som har tilsatt en ny HMS-rådgiver, og har ute en utlysning på SHA-rådgiver/KU. HMSreg blir implementert som HMS-system fra høsten av.

Vi har fortsatt stort fokus på å sette realistiske prognoser og unngå mindreforbruk, og selvsagt styre de økonomiske rammene innenfor vårt økonomiske handlingsrom. Seksjon Miljøpakken jobber fremdeles med å redusere mindreforbruket. Sett opp mot regnskapsåret 2022, har vi en vesentlig økning i omsetning som reduserer mindreforbruket betydelig. I 2023 har vi en prognose på å omsette 67% av tildelte midler, noe som er en økning fra 22% året før. Dette betyr at fylkeskommunen har gjort gode grep i organiseringen av ny seksjon.

For *Innherredsvegen Øst* er produksjonen kommet i gang. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme gitt i Miljøpakken. Forventet ferdigstillelse høst 2025.

Prosjektet i *Kongens Gate* har fått investeringsbeslutning. Ingen endring i fremdrift fra T1. Vi jobber mot anskaffelse av entreprenør i høst 2023, med oppstart av samspill fra årsskifte.

For prosjektet *Fv. 950 GSV Reppe-Være* ser vi at nåværende totalprognose ligger 15 mill over styringsramme justert i 2023-kr. Kommer tilbake med programrådssak, når flere usikkerheter i prosjektet er lukket.

Brå Bru har hatt en utfordrende oppstart, knyttet til tekniske arbeider. Pelearbeider har kommet i gang i september. Til tross for utfordringer knyttet til oppstart, er prognose uendret og fremdrift lik. Ferdigstillelse høsten 2024.

Fv. 704 Tanem-Tulluan har fremdriften vært god, og ved utgangen av august 2023 er 90% av Tullbekkbrua ferdig støpt. Forsetbrua forventes støpt i Q1-2024. Langs veien i dagsonen er 70% av arbeidet utført, og vi forventer å være 90% ferdig i dagsonen til jul 2023. I tunnelen legges nå første lag med asfalt. Frem til jul pågår frostsikring av tunnelen, og så starter prosjektet med installasjon av teknisk utstyr. Første del av opsjonsstrekningen er 80% ferdig, og prosjektet er i avsluttende fase med prosjekteringen av del 2 av opsjonsstrekningen. Vi forventer at

opsjonsstrekningen er 80% ferdig til jul 2023. Noe av fremdriftsforsinkelsen er hentet inn i prosjektet, og man styrer mot en åpning i månedsskiftet sept/okt 2024. Grunnerverv pågår, og ingen nye kjøpsavtaler er inngått. Usikkerheten rundt grunnervervskostnadene er fortsatt stor. Prosjektet registrerer at det særligste næringsarealet nå realiseres tidligere enn først antatt, mye takket være at opsjonsstrekningen i vårt prosjekt bygges så raskt.

Avdeling samferdsel:

Avd. samferdsel har i 2023 økt bemanning for å øke produksjonen i forbindelse med MP-prosjekter, her ser vi allerede positive effekter. Vi har fokus på å utforme realistiske prognoser og redusere mindreforbruk i avdelingens prosjekter, her i samarbeid med AtB.

Rammegaranti fra Miljøpakken i 2023: Det økonomiske handlingsrommet til AtB er utfordret mot slutten av 2023. Miljøpakken vedtok en garanti for på 40 millioner kroner dekning av ekstraordinær prisvekst og etterslep av Korona på passasjerinntekter i AtB for 2023. Til og med juli 2023 har AtB trukket 28,5 MNOK av den gitte garanti på 40 MNOK. AtBs prognoser viser en økning i kostnader fra budsjett på 29 MNOK i prisvekst og 20,5 MNOK i passasjerinntektssvikt for høsten. Samlet sett gir dette en total kostnad på 78 MNOK for året som helhet. AtB understreker at det fortsatt foreligger risiko for at sistnevnte beløp kan bli høyere.

Dette gir samlet sett en utfordring på 38 MNOK etter at garantien gitt i KU-sak 12/23 på 40 MNOK er brukt opp. TRFK vil fremlegge sak om dette i Programrådet 12. september.

Taksttiltak som følge av «Bompengeforliket»: Før innføring av taksttiltak som følge av Bompengeforliket i september 2021 var årlig kostnad beregnet til 62 MNOK. AtB har meldt at oppdatert prognose for de årlige kostnadene i 2023 er steget fra 69 MNOK til 80 MNOK. Kostnadsutviklingen er mest påvirket av den vesentlige økningen i bruk av tog. SJ sin telling av passasjerer med AtB-priset billett er langt utover det som ble beregnet i forkant av at avtalene ble signert. Det er antatt at utbyggingen av E6 Øst som har gitt trafikale utfordringer for buss og bil på vei, og attraktiviteten til/fra Værnes flyplass er medvirkende faktorer.

TRFK vil fremlegge sak om dette i Programrådet 12. september.

Lading for Metrobuss (El-vei) – kontrakt med leverandør ble signert i juni 2023. Det ble innvilget støtte fra ENOVA på 6,4 MNOK (8 MNOK inkl. moms) i mars 2023. Prosjektet forventes slutført i slutten av 2025.

Mobilitetspakken har anskaffet og utplassert el-sparkesykler og elektriske bysykler i Melhus, Malvik og Stjørdal kommune i august 2023. I Trondheim er el-sparkesykler og bysykler nå tilgjengelig i kartfunksjonen i AtB-appen. Det arbeides for å innføre gratis bysykkel i Trondheim ved kjøp av AtB sin periodebillett høsten 2023. Samkjøringsløsning på Byneset har oppstart høsten 2023.

Modernisering av Gråkallbanen – Anbudskonkurransen om nye trikker vil publiseres i K2 2024. Forprosjektet for anskaffelse av nytt trikkemateriell forventes fullført i 2025. Kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør i K2 2025 vil lede anskaffelsen over i en investeringsfase. Per nå anslås trikkeanskaffelsen til 392 MNOK: anslaget er for åtte vognsett med stykkpris på 48 MNOK og et reservedelslager til 8 MNOK.

Samarbeidet mellom partene i MoST har iverksatt en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. Det er opprettet tettere samarbeid mellom MoST og Teknologiprojektene i Miljøpakken. Heriblant samarbeid på prosjektet Digital tvilling og Beacons og maskinlæring. MoST fakturerer tre ganger i året.

Teknologiprojektene har opptatt høyere aktivitet og iverksatt fire nye prosjekter siden T1. Dagens forpliktelser binder opp anslagsvis 9 MNOK ved prosjektgjennomføring. TRFK, finansiert gjennom teknologiprojektene, har anskaffet teledata som kan brukes av partene i MP.

Tabell 4.5: Sammendrag prosjektstatus

Økonomi (tall i mill. kr)	Disponible midler 2023	Regnskap pr T2	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose
Avd. Veg:				
Hovedveg	127	168	234	-107
Lokal veg	34	6	23	11
Kollektiv	43	5	23	20
Metrobuss	248	40	77	171
Trafikksikkerhet	68	14	28	40
Sykkel	78	52	87	-9
Gange	12	0	12	1
Støy	19	3	5	14
Andre	12	0	11	1
Sum	641	289	500	141
Avd. Samferdsel:				
Kollektiv	29	10	17	13
Kollektiv, drift	514	240	400	114
Mobilitet	11	4	11	0
Andre	9	0	4	5
Sum	563	254	432	132
Totalsum	1204	543	932	273

Prosjektporteføljen (ant. prosjekt)	Prosjekt- utvikling	Detalj- planlegging	Detaljplan./ Utbygging	Utbygging	Andre	Sum
Avd. Veg:						
Hovedveg	1	0	0	1	0	2
Lokal veg	2	0	0	1	0	3
Kollektiv	9	5	0	7	0	21
Metrobuss	0	3	0	2	0	5
Trafikksikkerhet	5	4	1	8	0	18
Sykkel	13	11	0	3	1	28
Gange	0	1	0	2	0	3
Støy	8	4	0	4	0	16
Andre	1	0	0	0	2	3
Sum	39	28	1	28	3	99
Avd. Samferdsel:						
Kollektiv	2	0	0	2	3	7
Kollektiv, drift	0	0	0	0	8	8
Mobilitet	0	0	0	0	1	1
Andre	0	0	0	0	1	1
Sum	2	0	0	2	13	17
Totalsum	41	28	1	30	16	116

Tabell 4.6: Prosjektstatus Trøndelag fylkeskommune

Avdeling Veg (1/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års- progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Ila - Trolla - Flakk	0,4	0,3	0,0	0,4	Igangsett.	04/24	PU
Fv. 704 Tanem - Tulluan	126,2	167,7	234,0	-107,8	Fv. 704 Tanem-Tulluan hadde anleggsstart i mai 2022. Fremdriften har vært god, og ved utgangen av august 2023 er 90% av Tullbekkbrua ferdig støpt. Forsetbrua forventes støpt i Q1-2024. Langs veien i dagsonen er 70% av arbeidet utført, og vi forventer å være 90% ferdig i dagsonen til jul 2023. I tunnelen legges nå første lag med asfalt. Frem til jul pågår frostsikring av tunnelen, og så starter prosjektet med installasjon av teknisk utstyr. Første del av opsjonsstrekningen er 80% ferdig, og prosjektet er i avsluttende fase med prosjekteringen av del 2 av opsjonsstrekningen. Vi forventer at opsjonsstrekningen er 80% ferdig til jul 2023. Noe av fremdriftsforsinkelsen er hentet inn i prosjektet, og man styrer mot en åpning i månedsskiftet sept/okt 2024. Grunnerverv pågår, og ingen nye kjøpsavtaler er inngått. Usikkerheten rundt grunnervervskostnadene er fortsatt stor. Prosjektet registrerer at det	10/24	UB

					sørligste næringsarealet nå realiseres tidligere enn først antatt, mye takket være at opsjonsstrekningen i vårt prosjekt bygges så raskt.		
Avdeling Veg (2/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Fv. 707 Brå bru	32,8	3,3	21,9	10,9	Brå bru har hatt en utfordrende oppstart, knyttet til tekniske arbeider. Pelearbeider vil komme i gang i september. Til tross for utfordringer knyttet til oppstart, er prognose uendret og fremdrift lik. Ferdigstillelse høsten 2024.	12/24	UB
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1,0	0,0	0,9	0,1	Igangsatt. Sees samlet med linje 23, 24, 58 og 59.	05/24	PU
Utredning Johan Tillers veg del 2	0,5	2,4	0,5	0,0	Ferdigstilles i T2. Sak til PR i høst	10/23	PU
Snuplass Brekkåsen	-0,8	0,0	0,0	-0,8	Venter på avklaring internt og opp mot Melhus kommune som i planbehandlingen utvidet prosjektet, prosjektet pr nå ikke avklart.		DP
Innfartsparkering, planlegging	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdigstilles i løpet av året	12/23	PU
Forprosjekt holdeplasser fv. 6686 Østre Rosten	0,3	0,0	0,3	0,0	Igangsatt.	05/24	PU
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	0,4	0,0	0,4	0,0	På grunn av forsinkelser fra leverandør på nye skur har vi ikke kommet lenger enn at gjenbruksskur er fjernet fra opprinnelig sted, satt på lager og pusset opp. Utrulling av gjenbruksskurene vil skje våren-sommeren 2023. Tiltaket innebærer utkjøring og enkel fysisk tilrettelegging ved holdeplass for tilsammen 8 leskur	10/23	UB
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,2	0,0	0,2	0,0	PR-sak i løpet av T2 2023	08/23	PU
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	0,2	0,5	0,2	0,0	Igangsatt.	12/23	PU
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	0,3	0,0	0,0	0,3	Tilleggsvurdering i sammenheng med tonstadkrysset gjenstår	10/23	PU
Fv. 6616 Løvsetvegen	0,0	0,0	0,0	0,0	PU del 1 ferdig. PR-sak avgjør videre omfang	12/23	PU
Fremkommelighets pakke fv. utenom Metrobuss	5,4	1,2	5,4	0,0			UB
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	1,0	0,0	0,5	0,5	Prosjektutvikling for alle 3 prosjektene langs Ringvegen håndteres av Stjørdal kommune, deretter aktuelt at veieier tar prosjektet videre. Status rapporteres av StJK.		

Avdeling Veg (3/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Trafikkavvikling Kolstadvegen/ Tonstadkrysset	0,2	0,4	0,0	0,2	Ferdig. Sees i sammenheng med utredning Bjørndalsbrua. Sak forelegger PR i 2. hå	10/23	PU
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser	1,0	0,0	0,0	1,0	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer		DP
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	11,5	0,8	4,0	7,5	Foretatt grunnundersøkelse. Byggesøknad innlevert til Trondheim Kommune på 2 holdeplasser. Planlegger søknad for resterende 9 holdeplasser fortløpende. Oppstart bygging på de to holdeplassene (Randlia og Sætran) oktober 2023. Planlagt ferdigstillse Q3 2024.	10/24	UB
Sykehusområdet, trafikkanalyse	0,3	0,0	0,1	0,2	Ferdig	03/23	PU
Snuplass og holdeplass på Steintrøvegven	1,0	0,0	0,0	1,0			DP
Fv. 950 Storsand-Hommelvik (22153K)	2,5	0,0	0,0	2,5			DP
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	0,4	0,0	0,4	0,0	Igangsett	10/23	PU
Holdeplasspakke 2 fv. Metrobusstasjoner.	5,0	2,2	0,0	5,0	Mer omfattende planlegging enn først antatt. Noe forsinket gjennomføring.	05/25	UB
Tiltak etter trasebefaringer fv. (22145K)	10,1	0,0	8,0	2,1	Forsinket gjennomføring. Tiltaksliste avklart for akkumulert tildeling.	04/24	UB
MP Tilrettelegging for nye leskur fv. (22147K)	3,5	0,0	3,5	0,0	Delvis reelt mindreforbruk. Kommer tilbake til det i egen rapportering	12/24	UB
Innfartsparkering Buvika	0,3	0,0	0,0	0,3	Avklart at prosjektet ikke fylkeskommunalt prosjekt, men må avklares hvordan dette løses med restmidler (belønningsmidler) opp mot SVV. Vi fjerner denne linjen ved neste rapportering, SVV rapporterer herfra		DP
Innherredsveien Øst	147,4	25,2	45,5	101,9	For Innherredsvegen Øst er produksjonen kommet i gang. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme gitt i Miljøpakken. Forventet ferdigstillse høst 2025.	10/25	DP

Avdeling Veg (4/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Metrobusstrase Nyhavna (22163M)	6,2	2,7	5,4	0,9	For prosjektet med ny metrobusstrase på Nyhavna har det vært mye arbeid med forutsetninger og trafikk. Prosjektledelsen er bekymret for fremdriften, på bakgrunn av at det er flere eksterne interessenter og samarbeidspartnere som har andre ønsker om tekniske løsninger enn forutsatt i bestilling. Vi vil vurdere behovet for en avklaring i programråd og kontaktutvalg. Prosjektets økonomi er fortsatt presset på planmidlene som er bevilget.		DP
Elgeseter gate, planlegging	1,0	0,7	3,0	-2,0	Reguleringsplanleggingen har kommet i gang, i form av at vi har gjort avrop med konsulent på første strekning, og det er gjennomført work-shop. Prosjektet ligger noe bak plan.		DP
Fv. 6650 Kongens Gate	91,0	11,6	23,2	67,8	Prosjektet har fått investeringsbeslutning. Ingen endring i fremdrift. Vi jobber mot anskaffelse av entreprenør i høst 2023, med oppstart av samspill fra årsskifte.	01/24	UB
Fv. 6692 Innherredsveien, vest	2,0	0,0	0,0	2,0	Startes i høst	12/23	UB
Gamle Okstadbakkan / Øvre Sjetnhaugen, kryssutbedring	0,0	0,0	0,0	0,0	Igang satt.	05/24	PU
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	32,1	12,9	19,7	12,4	Planlagt ferdig vegåpning med ett lag asfalt 15.november 2023. VA-arbeider også planlagt ferdigstilt nov 23. Prosjektets midler er tildelt for flere år siden, og rammen er ikke indeksjustert noen gang, dette bør ses på.	06/24	UB
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover	26,4	0,2	1,4	25,0	Konsulent i gang med byggeplanlegging, ambisjon om byggeplan ferdig vår 2024. Planlagt utlysning sommer 24, bygging fra høst 2024.	06/24	DP
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1,0	0,0	0,0	1,0	Inngår i prosjektnummer 407308 - Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien. Flyttet disp. midler dit og rapporteres der fremover.		DP
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	-7,0	0,3	0,0	-7,0	Innspill til handlingsprogram 2024-2027 for utbygging. Ikke omforent blant partene.		UB
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	0,5	0,0	0,2	0,3	Igang satt.	05/24	PU
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	0,2	0,0	0,0	0,2	Enkel vurdering av tiltaksbehov etter ferdig RP gjennomføres høsten 2023.	10/23	PU
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen, krysstiltak	0,5	0,0	0,5	0,0	Igang satt.	05/24	PU

Avdeling Veg (5/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	1,0	0,0	0,0	1,0	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannveien	1,2	0,0	1,0	0,2	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	0,6	0,0	0,6	0,0	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	0,3	0,0	0,3	0,0	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 707 Leinstrandvegen	1,8	0,0	0,0	1,8	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		UB
Fv. 715 Trolla-Flakk (22133TS)	0,5	0,0	0,0	0,5	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP/UB
Fv. 707 Circle K Klett (22134TS)	3,0	0,6	0,6	2,4	Utarbeidet byggeplan er avslått av Circle K. Vurderer om vi skal komme med andre alternativer eller om saken foreslås avsluttet. Det vil fremmes en sak for PR 1. år.	12/24	UB
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	0,0	0,0	0,0	0,0	Kommer ikke med sluttrapport i regi av TRFK. Prosjekt ferdigstilt i SVV-regi. Linjen fjernes ved neste rapportering.		PU
Mindre trafikktekniske tiltak fv.	5,6	0,3	3,5	2,1	Det er bestilt fartshumper og nedsatt fartsgrense på fv. i Melhus kommune + vurderer behovet for forsterket belysning i flere krysningspunkt i Trondheim kommune. Flere tiltak vurderes.		UB
Fv. 6584 Lyngenvegen	0,5	0,0	0,0	0,5	Rapporteres av Melhus kommune.		DP
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg	10,0	10,0	10,0	0,0	Løpende.	Løpende	Drift
Fv. 950 GS Reppe-Være	23,3	32,4	49,4	-26,1	For prosjektet Fv. 950 GSV Reppe-Være ser vi at nåværende totalprognose ligger 15 mill over styringsramme justert i 2023-kr. Kommer tilbake med programrådssak, når flere usikkerheter i prosjektet er lukket.	06/24	UB
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Stavset	1,0	0,0	0,3	0,7	Behov for å se denne i sammenheng med utredning på strekningen. Noe lav prioritet.	03/24	DP
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	0,3	0,0	0,3	0,0	Ferdig. Vurderer om tiltak skal gjennomføres alene eller i sammenheng med helhetlige tiltak i gata.	05/23	PU

Avdeling Veg (6/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	06/23	PU
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	0,2	0,0	0,2	0,0	Ses i sammenheng med SVVs bruprojekt på strekningen, og utvidelse av nevnte bru.		PU
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	0,2	0,0	0,1	0,1	Se over. Lerkendal rundkjøring. To prosjekt, TS og sykkel.	10/23	PU
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	06/23	PU
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossvegen	0,4	0,1	0,7	-0,3	Trondheim kommune skal utføre jobb på vegne av TRFK. De skal skifte VA på stekningen, og tar samtidig fylket sin del av strekningen samtidig. Ikke signert avtale enda pr 23.08.2023.		PU
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	0,2	0,0	0,0	0,2	Ferdig.	06/23	PU
MP Fv.6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen	0,0	1,2	6,4	-6,4	Etter T1 er det gjennomført kvalitetssikring av mulighetsstudiet, hvor konklusjonen viser at det er nødvendig med avklaringer til tekniske løsninger sett opp mot bestilling. Fylkeskommunen vil fremme en sak til programrådet i september.		DP
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	1,0	0,0	0,0	1,0	Prosjektet er nedprioritert, og kan kanskje tas opp mot slutten av høsten 2023. Nærmere status kommer når vi begynner å jobbe med prosjektet.		DP
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	6,1	0,0	0,4	5,7	Arbeides med å skaffe konsulent til undersøkelser av naturmangfold i Homla. Arbeid med reguleringsplan antatt ferdig årsskifte 24/25.	12/24	DP
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV	0,5	0,0	0,0	0,5	Ikke prioritert i 2023.	12/24	PU
Fv. 6656 Bøckmans veg	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig	06/23	PU
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	0,5	0,0	0,5	0,0	Ikke prioritert i 2023.	05/25	PU
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	2,0	0,0	0,0	2,0	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP

Avdeling Veg (7/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (22113S)	2,0	1,2	5,2	-3,2	Inngått avtale med Multiconsult på prosjektering. Etter T1 er det gjennomført kvalitetssikring av mulighetsstudiet, hvor konklusjonen viser at det er nødvendig med avklaringer til tekniske løsninger sett opp mot bestilling. Fylkeskommunen vil fremme en sak til programrådet i september.		DP
E6 Brattørbrua, forprosjekt	4,0	0,0	0,0	4,0	Utføres av SVV. Ses i sammenheng med rad 29 (OT-Gryta).		PU
Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk	6,0	5,5	10,3	-4,3	Inngått avtale med Norconsult på prosjektering og prosjektet er under reguleringsplanlegging oppstart er varslet. Det vil bli gjennomført betydelige geotekniske undersøkelser sommerhalvåret 2023. Vi forventer at første plan, altså den nordligste del nærmest Sluppen, blir sendt på høring første kvartal 2024.		DP
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	1,7	0,0	0,0	1,7	Gjennomføres ikke før tidligst 2024, pga prioriteringer.		DP
Fv. 6656 Bøckmans veg	3,0	0,0	0,0	3,0	Prosjektet ikke endelig avklart. Avklares primo 2024. Ingen aktivitet i 2023	03/26	DP
Tiltak etter GS-inspeksjon	10,1	0,0	0,0	10,1	Inspesjonsaktivitet mangedoblet. Tiltak gjennomføres fortløpende.		UB
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	0,0	0,7	0,0	0,0	Ferdig.	05/23	PU
Fv. 6664 Strindveien nedre	1,0	0,0	0,0	1,0	Planlegging igangsettes ultimo 2023.	08/24	DP
Fv. 708 Vollmarka	1,0	0,0	0,0	1,0	Planlegging igangsettes ultimo 2023.	05/25	DP
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	0,5	0,5	0,5	0,0	Prosjektet må avklare utforming med veieier. Stjørdal kommune rapporterer.		UB
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	0,1	0,1	0,1	0,0	Sees sammen med linje 65, samme prosjektnummer. Prosjekt er ferdigstilt, men siste grunnerverv gjenstår		UB
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	10,6	0,4	10,1	0,5	Det har vært funn av uønskede arter, som har ført til forsinkelse, og økte kostnader til entreprenør og konsulent. VA er ferdigstilt, banking av spyd til støyskjerm utført, og plassering av elementer pågår. Forventet trafikkåpning okt/nov 2023, Grøntarbeider vår 2024	05/24	UB
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	1,5	0,0	1,4	0,1	Ikke prioritert i 2023.		DP
Støyskjerming Singsaker skole	0,6	0,0	0,1	0,6	Restarbeid på utskifting av masser inkl. arbeidsvarsling.		UB
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakeringen	0,0	0,0	0,0	0,0	Prosjektet gjennomføres samtidig med sykkel. Det forventes avklaringen med kommunen om løsning i gata.	12/25	UB

Avdeling Veg (8/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Kong Øysteins veg del 1 (Støyskjerm, rundkjøring - Bromstadbuene)	0,3	0,2	0,3	0,0	Sees sammen med linje 25, samme prosjektnummer. Prosjekt er ferdigstilt, men siste grunnerverv gjenstår		UB
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	2,0	0,0	0,0	2,0	Inngår i prosjektnummer 407308 - Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien. Flyttet disp. midler dit og rapporteres der fremover.		DP
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	05/23	PU
Fv. 6650 Byåsveien Huseby	0,1	0,0	0,0	0,1	Ferdig.	05/23	PU
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	0,2	0,0	0,0	0,2	Ikke startet. Vurderes i strekningsutredning.	08/24	PU
Fv. 812 IIa - Havstein	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	06/23	PU
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkbergets vei	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	06/23	PU
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg 2020	1,2	0,1	0,0	1,2	Tiltakene er ferdigstilte, støyttiltak på hus i Byåsveien og i Ringvålveien. Gjort avsluttende utbetaling til grunneier, og sluttrapport kommer.	Ferdig	DP
Fv. 6650 Byåsveien nedre, IIa - Breidablikveien	0,0	0,0	0,0	0,0	Ferdig.	06/23	PU
Fv. 6658 Utleirvegen vest, Steindalsvegen-Bla klivegen, Støyskjerming-Byggeplan	6,7	0,8	3,2	3,5	For strekningen på Utleirvegen Vest Steindalsvegen - Blaklivegen har det pågått byggeplanarbeid. Tiltakene berører mange grunneiere, og tidkrevende arbeid med frivillige avtaler fører til at vi ikke får gjort tenkte tiltak til antatt tid. For deler av prosjektet der det er signert avtaler er antatt anleggsstart Q4 2023.		UB
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	0,4	0,7	0,0	0,4	Ferdig. Tiltak vurderes i sammenheng med øvrige programområder.	04/23	PU
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	0,2	0,0	0,2	0,0	Tiltakskartlegging gjennomført og ferdig.	04/23	PU
Fv. 6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Bla klivegen, Sykkelvei med fortau/støyskj., reg.plan	5,8	0,9	1,2	4,6	Anslagssamling i starten av oktober, anslagsrapport i slutten av oktober. Utsending til førstegangshøring forsinket, derav redusert prognose fra T1. Utsending førstegangshøring november 2023, plan om vedtatt reguleringsplan vår 2024.		DP
Planlegges nå	1,5	0,0	0,0	1,5		06/24	DP
Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk (21104S)	3,0	0,0	3,0	0,0	Denne gjennomføres av SVV etter avtale. Fjernes fra denne listen ved neste rapportering.		PU
Prosjektutvikling TRFK (22137A)	8,0	0,2	7,0	1,0	Div prosjektutvikling i regi av MP TRFK Veg og Samferdsel	12/24	PU

Avd. Veg (9/9)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Aimsun, trafikkmodell for Trondheim (22141A)	0,2	0,3	0,2	0,0	Ferdig.	08/23	Annet
Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune 2020-2021	3,8	0,0	3,8	0,0	Kostnader Adm MP Veg og Samferdsel TRFK.		Annet
Sum Avd. Veg	640,7	288,8	500,0	140,8			

Avd. Samferdsel (1/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
23111K Lading for Metrobuss (El-vei)	10,0	7,0	10,0	0,0	Progresjon iht plan. Kontrakt med leverandør ble signert i juni 2023. Gjennomført oppstartsmøte for planlegging av praktisk gjennomføring av pilotprosjekt.	12/25	Annet
23110K Modernisering av Gråkallbanen	2,3	0,7	1,4	1,0	TRFK har hovedansvar for trikkeanskaffelsen, Trondheim kommune har hovedansvaret for oppgraderingen av infrastrukturen. Denne budsjettposten skal dekke kostnadene tilknyttet forprosjekt for begge parter. Anbudskonkurransen om nye trikker vil publiseres i K2 2024. Forprosjektet for anskaffelse av nytt trikkemateriell forventes fullført i 2025. Kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør i K2 2025 vil lede anskaffelsen over i en investeringsfase.	06/25	PU
23107K Holdeplasspakke 1.	11,0	0,0	0,0	11,0	Ikke igangsatt pga mangel på kapasitet i veiavdelingen til TRFK. Antas ferdigstilt i 2024.	12/24	UB
22162A Videreutvikling av metrobussystemet	2,0	0,0	2,0	0,0	Oppdrag igangsatt hos AtB.	12/23	PU
Merforbruk i Steintrøvegen	1,8	1,8	1,8	0,0	Kostnadene har påløpt i forbindelse med rettsak. 0,8 MNOK er forskuttet fra Handlingsprogrammet 2024 etter vedtak i PR (Sak PR-61/23). Resterende beløp blir hentet fra tildeling på 1 mill. kr fra årsbudsjett 2020 som er oppført som fylkesveimidler.	08/23	Annet
23109K Holdeplasser Skjerdingsstad	0,7	0,0	0,0	0,7	Her ble det i siste kvartal av 2022 innhentet pris på bygging. Dette overskrider tildeling, prosjektet er spilt inn til Handlingsprogram 2024 med økt kostnadsramme på 1,3 MNOK.	12/24	UB
Evaluerings av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim	1,5	0,0	1,5	0,0	Det ble levert fem tilbud i anbudsrunden for evaluering av dagens kollektivtilbud. Etter en grundig evaluering var det Asplan Viak som ble tildelt kontakt. Selskapet skal levere rapport ved utgang av 2023.	12/23	Annet

Avd. Samferdsel (2/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års- progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
09100K Ekstra driftstilskudd kollektivtransport	30,0	0,0	23,0	7,0	Oppstart var i august 2023 med økt frekvens på linje 72, 75 og 77. AtB har begynt anskaffelsesprosess om fleksibel transport på Byneset, Klæbu og Malvik. Mål om oppstart 1. april. AtB har ikke fakturert TRFK for arbeidet per T2.	12/26	Drift
23113K Aldersvennlig transport	8,6	3,1	4,4	4,2	Aldersvennlig transport leverte rapport på pilot 2022. Grunnet mangel på menneskelige ressurser har aldersvennlig transport ikke blitt videre utvidet og lyst ut på anbud. Tenkt videre utvidelse sent K4 2023 / K1 2024.	Løpende	Drift
23112K Mobilitetspakke	16,0	8,5	16,0	0,0	Progresjon iht plan. Flere tiltak er igangsatt; Anskaffelse av mikromobilitet (el-sparkesykler og elektriske bysykler) er gjennomført, materialet ble utplassert i Melhus, Malvik og Stjørdal kommune i august 2023. I Trondheim er el-sparkesykler og bysykler nå tilgjengelig i kartfunksjonen i AtB-appen. Det arbeides for å innføre gratis bysykkel i Trondheim ved kjøp av AtB sin periodebillett høsten 2023. Samkjøringsløsning på Byneset har oppstart høsten 2023.	Løpende	Drift
22157K/22158K Drift lokalbuss Malvik og Melhus	6,3	0,0	3,2	3,2	Lokalbuss linje 87 på Melhus går på strekningen Hofstad næringspark – Melhus skysstasjon. Strekningen Melhus skysstasjon – Varmbo krever snumuligheter på Varmbo, og kan ikke forlenges dit før dette er på plass. AtB jobber med løsning for rute på Malvik. Pga pågående arbeid med E6 Øst har det har vært nødvendig med en annen løsning på linje 86 i perioden. Nå som arbeidet med E6 Øst er midlertidig stoppet vil AtB ta opp igjen arbeidet med ruten. AtB har ikke fakturert TRFK per T2.	Løpende	Drift
22159K Biodiesel	20,0	0,0	0,0	20,0	Ikke igangsatt. Gjeninnføringen av HVO på bussene i Trondheim lar seg ikke gjennomføre uten å handle drivstoffet fra en annen drivstoffleverandør enn den som i dag leverer drivstoff til Tide Buss og Vy Buss. Merkostnadene er anslått til mellom 50-60 mill/år, dette er betydelig mer enn den vedtatte økonomiske rammen på inntil 20 mill/år. Samtidig har prosjektet en usikker effekt på miljømål.		Drift
09100K Drift kollektivtransport	243,4	155,6	233,3	10,1	I henhold til avtalt tilskuddsnivå AtB.	Løpende	Drift
21114K Reduserte billettpriser	149,3	44,4	80,0	69,3	Prognose justert ift takstøkning og vekst av antall reiser i togsamarbeidet. Sak til KU i september 2023 angående dette.	Løpende	Drift

Avd. Samferdsel (3/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års- progn. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Økonomisk garanti AtB 2. halvår 2023 – beslutning om videreføring	40,0	28,5	40,0	0,0	Garanti for dekning av ekstraordinær prisvekst og etterslep av korona på passasjerinntekter i AtB ble bevilget med inntil 40 MNOK for 1.halvår 2023 i KU-sak 46/22 i 2022. Deretter ble denne forlenget til å gjelde hele 2023 i KU-sak 12/23, behandlet 17. mars 2023. De økonomiske utfordringene har imidlertid vist seg større enn det garantien dekker per nå, ekstrautfordring på 38 MNOK, totalt behov på 78 MNOK. TRFK vil fremme sak ila september 2023.	12/23	Drift
23134 MoST Mobilitetslab Stor-Trondheim	11,2	4,2	11,2	0,0	Samarbeidet mellom partene i MoST har satt i gang en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. Vi holder jevnlig seminarer for å dele kunnskap og få nye innspill til prosjekter, eksempelvis Levende Abels gate festival 1. og 2. september 2023. Videre er samarbeidet mellom teknologiprojektene og MoST startet med Digitale tvillinger og Big data (Beacons og maskinlæring). NTNU fakturerer TRFK tre ganger i året for MoST-prosjektet.	Løpende	Annet
22139A Teknologiprojekter (inkl. Micromobilitet Malvik)	9,3	0,3	3,9	5,4	Økt aktivitet i T2 som følge av nyansettelser i TRFK og Atb. Igangsatt prosjektet "Beacons og Maskinlæring", "Digital tvilling" og "Blå knapp". Opprettet tettere kontakt med MoST, blant annet for å se på samarbeid om de to førstnevnte prosjektene og det mulige prosjektet "Vannbuss - autonome båter". Gitt enighet i MP-samarbeidet er det planlagt å sende inn en Enova-søknad innen 1.november om forstudie for sistnevnte prosjekt. Inngått ettårig avtale med Telia om teledata, månedlig fakturering, totalkostnad 1,25 MNOK inkl. moms. Ved ferdigstilling av de overnevnte forpliktelsene så har det påløpt 9 MNOK i teknologiprojektene.	Løpende	Annet
Sum avd. Samf.	563,4	254,1	431,6	131,8			

4.6 Statens vegvesen

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realisme i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett.

På prosjekter som er tildelt planmidler er fremdriften som forventet. Dessverre er det flere prosjekt som ikke har fått midler til planlegging eller investeringsmidler til bygging. Dette vil i helhet forsinke porteføljen til SVV ikke bare i inneværende budsjettår, men en god stund fremover. Blant annet er to av delstrekningene på hovedsykkelrute øst klar til bygging, uten at det ser ut til at det vil gis investeringsmidler i statsbudsjettet til disse.

Nyttegevinsten i flere av våre ferdig bygde parseller vil ikke realiseres fullt ut før resterende parseller også ferdigstilles.

Dersom Miljøpakken har anledning til å stille bompenger til disposisjon for økt fremdrift – enten i vår plan- og/eller investeringsportefølje – har UTB midt både kapasitet og kompetanse til å øke aktiviteten i Trondheimsområdet fom. 2024.

Eksempelvis har vi byggeklare prosjekter – der det er uklart om det kommer tildeling i statsbudsjett 2024:

- Rv 706 Lilleby skole-Nordtvedts gate
- Rv 706 Gildheim-Leangbrua

Tilsvarende gjelder for følgende planprosjekter – som pt ikke er fullfinansiert;

- E6 Selsbakk-Sluppen
- Rv 706 Nordtvedts gate-Pirbrua

Tabell 4.7: Sammendrag prosjektstatus

Økonomi (mill. kr)	Disponible midler 2023	Regnskap pr T2	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose
Hovedveg	359	295	516	-157
Sykkel	83	34	54	29
Annet	7	2	4	3
Sum	448	331	573	-125

Prosjektporteføljen (ant. prosjekt)	Prosjekt-utvikling	Detalj-planlegging	Utbygging	Andre	Sum
Hovedveg	0	0	3	0	3
Sykkel	0	5	5	0	10
Annet	1	0	0	1	2
Sum	1	5	8	1	15

Tabell 4.8: Prosjektstatus Statens vegvesen³

Prosjekt (del 1/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-prog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	299,7	281,7	500,0	-200,3	Frist for ferdigstilling i juni 2024, men trafikk-åpning forventes allerede 16. oktober 2023 – innenfor godkjent prognose for sluttkostnad.	10/23	UB
E6 Jaktøya - Sentervegen	45,6	7,7	10,0	35,6	Forventet varig mindreforbruk på 121 mill - i tillegg til foreløpig udisponert reserve på 48 mill. Dersom anleggsskadeskjønnet fra august ikke ankes, kan prosjektet formelt avsluttes i 2023 – men, må avvente resttildeling (ca 3 mill) av statlige midler i 2024 før det kan finansielt avsluttes.	02/19	UB
E6 Klettkrysset	13,7	5,3	6,0	7,7	Årsprognosen er 7,7 mill lavere enn disponible midler – og totalprognosen 12,4 mill/23-kr under godkjent ramme. Anlegget er ferdigstilt – og kan finansielt avsluttes i 2023.	12/22	UB
Rv 706 GS-tiltak Sluppen	6,0	0,0	6,0	0,0	Finansiering av sykkeltiltak på Rv. 706 Nydalsbrua. 50 mill 20-kr – tilsvarer 64,4 mill 23-kr. Resterende finansieringsbehov (5,6 mill) er innmeldt til statsbudsjett 2023 og 2024 – og til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026/2024-2027. Forventet åpningstidspkt. 16. oktober 2023. PR-vedtak 30.05.23; lovnad om inntil 10 mill i bompengetilskudd, hvis arbeidet i Tempeveien medfører at Sluppen bru ikke kan rehabiliteres på en optimal måte.	10/23	UB
Rv 706 sykkelveg Gildheim - Leangbrua (1)	-6,1	0,3	0,7	-6,8	Prosjektet ligger p.t. ikke i SVVs gjennomføringsplan – årets prognose er nedjustert med 350' pr. T2. UTB midt er klar til bygging så snart klarsignal/oppstartbevilgning gis. Omfanget i prosjektet er redusert i forhold til godkjent prognose for sluttkostnad. Nye anslag 21.09.23; Rv 706 Gildheim-Leangbrua ekskl. Hangarbrua – og Rv 706 Leangbrua-Dalenbrua inkl. Hangarbrua.	11/25	UB

³ "Vedtatt budsjett" i Miljøpakken er ikke nødvendigvis disponible midler for UTB midts prosjekter. Det er i hovedsak årlige tildelinger over statsbudsjettet som setter begrensninger for hva UTB midt kan produsere på riksvegprosjekter i årene fremover, både mtp. plan- og investeringsprosjekter. Alle budsjett/regnskapstall i tabellen nedenfor er derfor hentet fra statsregnskapet – ikke fra Miljøpakkens HP.

Prosjekt (del 2/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-prog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Rv 706 sykkelveg Leangbrua - Dalenbrua (2)	30,4	28,5	41,0	-10,6	Bygging pågår - og varig mindreforbruk er estimert til 60 mill. Prosjektet er utvidet innenfor egen styringsramme, samt 27 mill. av innsparte midler fra Rv. 706 Dalenbrua-Lilleby skole - til også å bygge Hangarbrua (tidl. Rv. 706 Gildheim-Leangbrua). Hangarbrua åpnes for trafikk våren 2025. Årets prognose er økt med 3 mill siden T1 - grunnet ekstra kostnader i fbm. tilpasninger etter krav fra BANE NOR (samarbeidsavtale med Trondheim kommune) - og totalprognosen er økt med 8 mill. Det vil bli gjennomført nytt anslag på parsellen - ifb. søknad om styringsramme, inkl. Hangarbrua - 21.09.23.	9/23	UB
Rv 706 sykkelveg Dalenbrua - Lilleby skole (3)	40,7	0,2	-1,0	41,7	Åpnet i 2021 - finansiell avslutning i 2023. Varig besparelse på 27 mill ift SVV-styringsramme. Det er i tillegg tildelt 14 mill for mye over statsbudsjettet p.d. - og UTB midt foreslår å omdisponere totalt mindreforbruk (41 mill.) til øvrige delstrekninger mellom Gildheim og Pirbrua. Årets "negative" prognose er endret fra -316' til - 1 mill pr T2 - en netto innbetaling fra Trondheim kommune (VA-kostnader).	09/21	UB
Rv 706 sykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate (4)	0,0	0,0	0,0	0,0	Gjeldende anslag byggefase, 152,5 mill./21-kr. inkluderer 7,5 mill i forventede plankostnader - ref. innspill til Miljøpakkens HP 2023-26. Behov for byggemidler er innmeldt i UTB midts innspill til statsbudsjett 2024/25. TOS har fremmet sak til PR - om det kan være aktuelt å finansiere prosjektet med 100% bompenger - for å ferdigstille raskest mulig/ta ut full gevinst av allerede ferdig bygde parseller?	12/25	UB
Rv 706 sykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate - statlige planmidler (4)	2,5	0,5	0,5	2,0	Planprosjektet er avsluttet, reguleringsplan vedtatt desember 2022. Prosjektet er finansielt avsluttet og byggefaseprosjekt opprettet i 2023 (B12174). Udisponert planmidler er omdisponert til andre planprosjekter i UTB midt i 2023.	12/22	DP
Rv 706 sykkelveg Nortvedtsgate - Pirbrua (5)	0,0	0,0	0,0	0,0	PU-prosjekt avsluttet i TOS-regi, feb. -23. Tildelte plan-midler i 2022 (1 mill) er omfordelt - og UTB midt har spilt inn nytt behov i sitt innspill til statsbudsjett 2024/25. Prosjektet vil bli gjenåpnet.	12/25	DP
E6 Tonstad - Selsbakk, hovedsykkelveg - statlige planmidler	4,0	4,3	4,5	-0,5	Statlige planmidler - reguleringsplanarbeid på strekningen E6 Tonstad-Selsbakk (tidligere E6 Tonstad-Sluppen). RP forventes ferdigstilt i 2023. Årsprognosen er økt med 500' pr. T2.	12/23	DP

Prosjekt (del 3/3)	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-prog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
E6 Selsbakk - Sluppen hovedsykkelveg - statlige planmidler	2,0	0,5	2,0	0,0	Faseovergang fra TOS/PU-prosjekt ved årsskiftet 2022/23. Forventet vedtatt RP ila. 2024.	12/24	DP
E6 Rotvoll - Malvik grense, hovedsykkelveg - statlige planmidler	3,0	0,0	0,0	3,0	Mindreforbruk fra 2022/årets tildeling er omdisponert til andre planprosjekter i UTB midt i 2023. Det legges ikke opp til planaktivitet på dette prosjektet i 2023, grunnet usikkerhet knyttet til når evt. investeringsmidler kommer.	-	DP
Prosjektutvikling	4,1	0,5	1,6	2,5	Konsulent er engasjert som for å jobbe med fremføringsalternativer for sykkelvegen på Nyhavna som er gjennomførbare. Konsulenten skal også visualisere de to alternativene og være med i dialogen med BaneNor. Dette tilsvarer om lag 400 000 inkl mva. Hoveddelen av jobben vil være avsluttet september/oktober.	12/23	PU
Koordinering og administrasjon	2,7	1,1	2,1	0,6	Det er avsatt et bidrag til hver av partene som skal dekke arbeid med koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet.	Løpende	Annet
Sum	448,3	330,6	573,4	-125,1			

4.7 Sekretariatet

Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariatets oppgaver, inkludert lønnskostnader.

Tabell 4.9: Prosjektstatus sekretariatet

Prosjekt	Disp. midler 2023	Regnsk. pr T2	Års-prog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Sekretariatet	6,5	2,1	5,5	1,0	Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariat, inkludert lønnskostnader.	Løpende	Annet
Evaluering og trafikkdata	4,3	1,2	1,5	2,8	Finansierer innhenting, bearbeiding og fremstilling av tilgjengelig data, inkludert tilgang til Reisevaneundersøkelsen (RVU) og Trondheimsindeksen. Trafikkdata er relevant som beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår, samt årlig kostnad for manuell telling av gående og syklende inn til Trondheim sentrum.	Løpende	Annet
Kommunikasjon	9,7	1,5	5,6	4,1	Kommunikasjonsarbeid mot MPs målgrupper med informasjon om MPs mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter. Det arbeides også med arrangementer og holdningskampanjer med vekt på gående, sykkel og kollektivtrafikk. Drift av nettsiden miljøpakken.no og MPs tilstedeværelse på sosiale medier inngår også. Det gjennomføres spørreundersøkelser som måler holdningen til ulike sider av MPs arbeid. Kommunikasjonsrådgivere tilsvarende 1,7 årsverk.	Løpende	Annet
Komparative studier av bymiljøpakker	0,9	0,6	0,9	0,0	I august 2019 inngikk NØRCE en samarbeidsavtale med MP om forskningsprosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» med varighet til 31. juli 2023. Prosjektet skal levere en serie rapporter om byvekstavtalene på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim.	12/23	Annet
Sum	21,4	5,4	13,5	7,8			